


3 1761 11650615 5



Digitized by the Internet Archive
in 2023 with funding from
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761116506155>

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 125

Thursday, September 1, 1983

Chairman: Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 125

Le jeudi 1^{er} septembre 1983

Président: Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

Transport

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transports

RESPECTING:

Bill C-155, An Act to facilitate the transportation,
shipping and handling of western grain and to amend
certain Acts in consequence thereof

CONCERNANT:

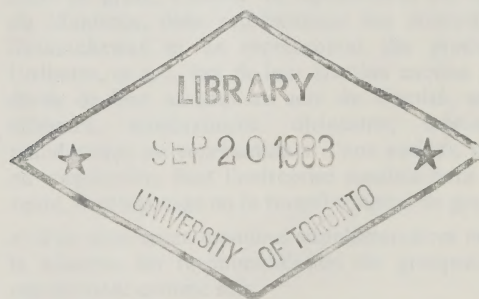
Projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport,
l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et
modifiant certaines lois en conséquence

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the

Thirty-second Parliament, 1980-81-82-83

Première session de la

trente-deuxième législature, 1980-1981-1982-1983

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Robert Bockstael

MEMBERS/MEMBRES

Les Benjamin
Jean-Guy Dubois
Jesse Flis
Charles Mayer
Don Mazankowski
Bill McKnight
Marcel Ostiguy
John Reid

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Maurice A. Dionne

Vice-président: Robert Bockstael

ALTERNATES/SUBSTITUTS

Eva Côté
Rolland Dion
Gaston Gourde
Bert Hargrave
Stan Hovdebo
Bernard Loiselle
Doug Neil
Alain Tardif
Claude Tessier
Gordon Towers

(Quorum 6)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 69(4)(b)

On Thursday, September 1, 1983:

Gordon Towers replaced Jack Murta

Conformément à l'article 69(4)b) du Règlement

Le jeudi 1^{er} septembre 1983:

Gordon Towers remplace Jack Murta

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, SEPTEMBER 1, 1983
(188)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:40 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Flis, Mayer, Mazankowski, McKnight and Reid (*Kenora—Rainy River*).

Alternates present: Messrs. Gourde (*Lévis*), Hovdebo, Neil, Tessier and Towers.

In attendance: Mr. Keith Thompson, Senior Counsel, Canadian Transport Commission and Mr. John Christopher, Research Officer, Library of Parliament.

Witnesses: From the Ministry of State for Economic Development: Mr. Arthur Kroeger, Secretary. *From the Department of Transport:* Mr. Denis Lefebvre, General Counsel.

The Committee resumed consideration of Bill C-155, An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof.

On Clause 3.

Mr. McKnight moved,—That Clause 3 be amended by deleting lines 11 to 39, on page 3, and lines 1 to 17, on page 4, and substituting the following therefor:

(c) the Administrator; and

(d) four members who are active grain producers currently holding a Canadian Wheat Board Permit Book, and who, in the opinion of the Minister, have been duly elected as representatives of grain producers, one representing the producers of Manitoba, two representing the producers of Saskatchewan, and one representing the producers of Alberta, and who, at the time of their election, and for the duration of their service as members of the Committee are not delegates to, or nominees, officers, directors, agents or representatives of any corporation, board or co-operative, the business of which is the purchase, sale, storage or processing of grain;

(e) not more than twelve other members to be appointed by the Minister on the advice of the organizations to be represented as follows:

(i) three members, representing primary elevator licensees in Canada as prescribed by regulations made by the Governor in Council, one member representing the Canadian Co-operative Wheat Producers Organization, one member representing the United Grain Growers and one member representing the two largest privately-owned primary elevator licensees,

(ii) one member representing primary elevator licensees other than those referred to in subparagraph (i) who, on the basis of elevator receipts and cash purchase

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 1^{er} SEPTEMBRE 1983
(188)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9h40 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) (président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Flis, Mayer, Mazankowski, McKnight et Reid (*Kenora—Rainy River*).

Substituts présents: MM. Gourde (*Lévis*), Hovdebo, Neil, Tessier et Towers.

Aussi présents: M. Keith Thompson, avocat-conseil principal, Commission canadienne des transports et M. John Christopher, documentaliste, Bibliothèque du Parlement.

Témoins: Du département d'État au développement économique et régional: M. Arthur Kroeger, secrétaire. *Du ministère des Transports:* M. Denis Lefebvre, avocat-conseil.

Le Comité reprend l'étude du projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence.

L'article 3.

M. McKnight propose,—Que l'article 3 soit modifié par la suppression des lignes 9 à 37, à la page 3, et des lignes 1 à 24, à la page 4, et l'addition de ce qui suit:

c) de l'administrateur;

d) de quatre membres supplémentaires qui sont producteurs de grain en exercice, titulaires d'un carnet de permis de la Commission canadienne du blé, et qui, de l'avis du ministre, ont dûment été élus représentants des producteurs de grain, à savoir un représentant des producteurs du Manitoba, deux représentants des producteurs de la Saskatchewan et un représentant des producteurs de l'Alberta, et qui, lors de leur élection comme pendant la durée de leur mandat au sein du Comité, ne sont pas délégués, nominataires, dirigeants, administrateurs, mandataires ou représentants d'une société, commission ou coopérative, dont l'entreprise consiste dans l'achat, la vente, l'entrepôt ou la transformation du grain;

e) d'au plus douze membres supplémentaires nommés par le ministre, sur recommandation des groupements qu'ils représentent comme suit:

(i) trois membres représentant les titulaires de permis d'exploitation d'éleveurs primaires au Canada, comme il est prescrit par règlement du gouverneur en conseil, à savoir: un représentant de la «*Canadian Co-Operative Wheat Producers Organisation*», un représentant de la «*United Grain Growers*» et un représentant des deux plus importants titulaires privés d'exploitation d'éleveurs primaires,

(ii) un membre représentant les titulaires de permis d'exploitation d'éleveurs primaires autres que ceux visés au sous-alinéa (i) et qui, d'après les récépissés

tickets, handle an annual quantity of grain in excess of a quantity prescribed by regulations made by the Governor in Council,

(iii) one member representing primary elevator licensees and grain dealer licensees who, on the basis of elevator receipts and cash purchase tickets or grain purchases, handle an annual quantity of grain equal to or less than the prescribed quantity referred to in subparagraph (ii),

(iv) one member representing the Canadian National Railway Company,

(v) one member representing Canadian Pacific Limited,

(vi) one member representing carriers of grain on the Great Lakes,

(vii) one member representing process elevator licensees in the Western Division,

(viii) one member representing the Canadian trucking industry, and,

(ix) one member representing the Livestock Feed Board of Canada, and one member representing recognized feed grain users associations based in Western Canada."

Mr. Mayer moved an amendment to the amendment by deleting in paragraph 3(d) the words "delegates to, or".

After debate thereon, the question being put on the said proposed amendment to the amendment, it was agreed to.

Mr. Benjamin moved an amendment to the amendment in paragraph 3(d) by inserting a period after the word "Alberta" and deleting all the words thereafter.

After debate thereon, the question being put on the said proposed amendment to the amendment, it was, by a show of hands, negatived: Yeas: 1; Nays: 6.

Mr. Benjamin moved an amendment to the amendment in paragraph 3(d) by inserting a comma after the word "storage" and deleting the word "or" and substituting the following therefor:

"for hire handling of grain".

After debate thereon, by unanimous consent, Mr. Benjamin withdraw his amendment to the amendment.

Mr. Benjamin moved an amendment to the amendment in paragraph 3(d) by inserting a comma after the word "storage" and deleting the word "or" and substituting the following therefor:

"processing or transportation of grain".

The question being put on the said proposed amendment to the amendment, it was agreed to.

Mr. Mayer moved an amendment to the amendment in paragraph 3(d) by adding the word "grain" the following therefor:

d'éleveurs et les bons de paiement au comptant, manutentionnent annuellement une quantité de grain supérieure à la quantité fixée par règlement du gouverneur en conseil,

(iii) un membre représentant les titulaires de permis d'exploitation d'éleveurs primaires et les titulaires de licences de négociant en grain, qui, d'après les récépissés d'éleveur et les bons de paiement au comptant ou les achats de grain, manutentionnent une quantité de grain égale ou inférieure à la quantité fixée par règlement en vertu du sous-alinéa (ii),

(iv) un membre représentant la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada,

(v) un membre représentant le Canadien Pacifique Limitée,

(vi) un membre représentant les transporteurs de grain opérant sur les Grands Lacs,

(vii) un membre représentant les titulaires de permis d'exploitation d'éleveurs de transformation de la division de l'Ouest,

(viii) un membre représentant l'industrie canadienne du transport routier,

(ix) un membre représentant l'Office canadien des provendes; et un membre représentant les associations reconnues d'utilisateurs de grain de provende, établies dans l'Ouest du Canada."

M. Mayer propose un sous-amendement à l'amendement visant à supprimer dans l'alinéa 3d) le mot «délégués».

Après débat le sous-amendement, mis aux voix, est adopté.

M. Benjamin propose un sous-amendement à l'alinéa 3d) visant à insérer un point après le mot «Alberta» et à supprimer tout le reste de l'alinéa.

Après débat, le sous-amendement, mis aux voix, est, par un vote à main levée, rejeté par 6 voix contre une.

M. Benjamin propose un sous-amendement à l'alinéa 3d), visant à insérer une virgule après le mot «entreposage» et à supprimer le mot «ou» pour le remplacer par ce qui suit:

«ou la manutention du grain».

Après débat, du consentement unanime, M. Benjamin retire son sous-amendement.

M. Benjamin propose un sous-amendement à l'amendement à l'alinéa 3d), visant à insérer une virgule après le mot «entreposage» à supprimer le mot «ou» et à le faire suivre de ce qui suit:

«la transformation ou le transport du grain».

Le sous-amendement, mis aux voix, est adopté.

M. Mayer propose un sous-amendement à l'alinéa 3d) visant à ajouter après le mot «grain» ce qui suit:

“or elected or appointed representatives of any board or committee involved in an advisory or other capacity with respect to grain trade.”

After debate thereon, the question being put on the said proposed amendment to the amendment, it was, by a show of hands, agreed to: Yeas: 7, Nays: 1.

At 11:01 o'clock a.m., the sitting was suspended.

At 11:12 o'clock a.m., the sitting resumed.

Mr. Towers moved an amendment to the amendment by deleting subparagraph 3(e)(i) and substituting the following therefor:

(i) three members representing the following primary elevator licensees in Canada; one member representing the Canadian Co-operative Wheat Producers Organization, one member representing the United Grain Growers Limited and one member representing the two largest privately-owned primary elevator licensees as prescribed by regulations made by the Governor-in-Council.

After debate thereon, the question being put on the said proposed amendment to the amendment, it was agreed to on the following division:

YEAS

Messrs.

Gourde (*Lévis*)
Mayer
Mazankowski

McKnight
Reid (*Kenora—Rainy River*)
Tessier—6

NAYS

Messrs.

Benjamin—1

Mr. Benjamin moved an amendment to the amendment as amended by deleting the word “three” in line 1, and substituting the word “five” and deleting the word “one” in line 3 and substituting the words “three members” and deleting the words “two largest” from line 7.

After debate thereon, the question being put on the amendment to the amendment, it was negated on the following division:

YEAS

Messrs.

Benjamin—1

NAYS

Messrs.

Gourde (*Lévis*)
Mayer
Mazankowski

McKnight
Reid (*Kenora—Rainy River*)
Tessier—6

Mr. Mayer moved an amendment to the amendment by deleting the words “primary elevator licensees” and substituting the following therefor:

“organizations”.

«ou représentants élus ou nommés de n'importe quel office ou comité s'occupant du commerce du grain à titre consultatif ou autre.»

Après débat, le sous-amendement, mis aux voix, est adopté par un vote à main levée, par 7 voix contre une.

A 11h01, le Comité suspend ses travaux.

A 11h12, le Comité poursuit ses travaux.

M. Towers propose un sous-amendement à l'amendement en supprimant le sous-alinéa 3°)(i) pour le remplacer par ce qui suit:

(i) trois membres représentant des titulaires de permis d'exploitation d'élevateurs primaires au Canada: un représentant de la «*Canadian Co-Operative Wheat Producers Organization*», un représentant de la «*United Grain Growers Limited*» et un représentant des deux plus importants titulaires privés d'exploitation d'élevateurs primaires, comme il est prescrit par règlement du gouverneur en conseil.

Après débat, le sous-amendement, mis aux voix, est adopté à la majorité:

POUR

Messieurs

Gourde (*Lévis*)
Mayer
Mazankowski

McKnight
Reid (*Kenora—Rainy River*)
Tessier—6

CONTRE

Messieurs

Benjamin—1

M. Benjamin propose un sous-amendement visant à supprimer le mot «trois» à la ligne 1, pour le remplacer par le mot «cinq», à supprimer le mot «un» à la ligne 3, pour le remplacer par les mots «trois membres», et à supprimer les mots «deux plus importants» à la ligne 7.

Après débat, le sous-amendement, mis aux voix, est rejeté à la majorité:

POUR

Messieurs

Benjamin—1

CONTRE

Messieurs

Gourde (*Lévis*)
Mayer
Mazankowski

McKnight
Reid (*Kenora—Rainy River*)
Tessier—6

M. Mayer propose un sous-amendement visant à supprimer les mots «titulaires de permis d'exploitation d'élevateurs primaires» pour les remplacer par ce qui suit:

«organisations».

The question being put on the said proposed amendment to the amendment, it was, by a show of hands, agreed to: Yeas: 5; Nays: 1.

Mr. Mayer moved an amendment to the amendment in subparagraph 3(e)(ii) by deleting all the words after "licensees other than those referred to in sub-paragraph (i)" and substituting the following therefor:

"and grain dealer licensees"; and deleting subparagraph 3(e)(iii) and renumbering the other subparagraphs accordingly.

After debate thereon, the question being put on the amendment to the amendment, it was, by a show of hands, negatived: Yeas: 0; Nays: 5.

Mr. Mayer moved an amendment to the amendment by deleting subparagraph 3(e)(ii) and substituting the following therefor:

"One member representing primary elevator licensees other than those referred to in 3(e)(i) or who are represented by an organization referred to in 3(e)(i) and grain dealer licensees."

The question being put on the said proposed amendment to the amendment, it was agreed to on the following division:

YEAS

Messrs.

Flis
Gourde (*Lévis*)
Mayer
Mazankowski

McKnight
Reid (*Kenora—Rainy River*)
Tessier—7

NAYS

Messrs.

Benjamin—1

Mr. Benjamin moved an amendment to the amendment by deleting subparagraph 3(e)(ii) as amended.

The question being put on the said proposed amendment to the amendment, it was, by a show of hands, negatived: Yeas: 1; Nays: 6.

Mr. Mayer moved an amendment to the amendment by deleting subparagraph 3(e)(iii).

The question being put on the said proposed amendment to the amendment, it was, agreed to.

Mr. Benjamin moved an amendment to the amendment by deleting subparagraph 3(e)(iv).

After debate thereon, the question being put on the said proposed amendment to the amendment, it was, negatived on the following division:

YEAS

Messrs.

Benjamin—1

Le sous-amendement, mis aux voix, est, après un vote à main levée, adopté par 5 voix contre une.

M. Mayer propose un sous-amendement visant à supprimer dans le sous-alinéa 3°(ii) tous les mots qui viennent après les mots «autres que ceux visés au sous-alinéa (i)» pour les remplacer par ce qui suit:

«et les titulaires de permis de commerce du grain», à supprimer le sous-alinéa 3°(iii) et à renuméroter les autres sous-alinéas en conséquence.

Après débat, la motion mise aux voix est, par un vote à main levée, rejetée par 5 voix contre une.

M. Mayer propose un sous-amendement visant à supprimer le sous-alinéa 3°(ii) pour le remplacer par ce qui suit:

«Un membre représentant les titulaires de permis d'exploitation d'élevateurs primaires autres que ceux visés au sous-alinéa 3°(i) ou qui sont représentés par une organisation visée au sous-alinéa 3°(i) et les titulaires de permis de commerce du grain.»

Le sous-amendement, mis aux voix, est adopté à la majorité:

POUR

Messieurs

Flis
Gourde (*Lévis*)
Mayer
Mazankowski

McKnight
Reid (*Kenora—Rainy River*)
Tessier—7

CONTRE

Messieurs

Benjamin—1

M. Benjamin propose un sous-amendement visant à supprimer le sous-alinéa 3°(ii) tel que modifié.

La motion, mise aux voix, est, par un vote à main levée, rejetée par 6 voix contre une.

M. Mayer propose un sous-amendement visant à supprimer le sous-alinéa 3°(iii).

Le sous-amendement, mis aux voix, est adopté.

M. Benjamin propose un sous-amendement visant à supprimer le sous-alinéa 3°(iv).

Après débat, le sous-amendement, mis aux voix, est rejeté à la majorité:

POUR

Messieurs

Benjamin—1

NAYS

Messrs.

Flis
Mayer
Mazankowski

McKnight
Reid (*Kenora—Rainy River*)
Tessier—6

Mr. Benjamin moved an amendment to the amendment by deleting subparagraph 3(e)(iv) and substituting the following therefor:

“one member representing the Canadian National Railways Company, the Canadian Pacific Limited and the British Columbia Railway.”

The question being put on the said proposed amendment to the amendment, it was, negated on the following division:

YEAS

Messrs.

Benjamin—1

NAYS

Messrs.

Flis
Mayer
Mazankowski

McKnight
Reid (*Kenora—Rainy River*)
Tessier—7

And the question being put on subparagraph 3(e)(iv), it was, agreed to on the following division:

YEAS

Messrs.

Flis
Mayer
5
Mazankowski

McKnight
Reid (*Kenora—Rainy River*)—

NAYS

Messrs.

Benjamin—1

During the course of the meeting, Mr. Thompson, Committee Adviser, and the witnesses, answered questions.

At 12:50 o'clock p.m., the Committee adjourned until 2:00 o'clock p.m. this day.

AFTERNOON SITTING

(189)

The Standing Committee on Transport met at 2:10 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Flis, Mayer, Mazankowski, McKnight Ostiguy and Reid (*Kenora—Rainy River*).

Alternates present: Messrs. Gourde (*Lévis*), Hargrave, Hovdebo, Neil, Tessier and Towers.

In attendance: Mr. Keith Thompson, Senior Counsel, Canadian Transport Commission and Mr. John Christopher, Research Officer, Library of Parliament.

CONTRE

Messieurs

Flis
Mayer
Mazankowski

McKnight
Reid (*Kenora—Rainy River*)
Tessier—6

M. Benjamin propose un sous-amendement visant à supprimer le sous-alinéa 3^e)(iv) pour le remplacer par ce qui suit:

«Un représentant de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, du Canadien Pacifique Limitée et de la «*British Columbia Railway*.»

Le sous-amendement, mis aux voix, est rejeté à la majorité:

POUR

Messieurs

Benjamin—1

CONTRE

Messieurs

Flis
Mayer
Mazankowski

McKnight
Reid (*Kenora—Rainy River*)
Tessier—7

Le sous-alinéa 3^e)(iv), mis aux voix, est adopté à la majorité:

POUR

Messieurs

Flis
Mayer
5
Mazankowski

McKnight
Reid (*Kenora—Rainy River*)—

CONTRE

Messieurs

Benjamin—1

Pendant la réunion, M. Thompson, conseiller du Comité, et les témoins répondent aux questions.

A 12h50, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 14 heures ce même jour.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

(189)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 14h10 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) (président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Flis, Mayer, Mazankowski, McKnight, Ostiguy et Reid (*Kenora—Rainy River*).

Substituts présents: MM. Gourde (*Lévis*), Hargrave, Hovdebo, Neil, Tessier et Towers.

Aussi présents: M. Keith Thompson, avocat-conseil principal, Commission canadienne des transports et M. John Christopher, documentaliste, Bibliothèque du Parlement.

Witnesses: From the Ministry of State for Economic Development: Mr. Arthur Kroeger, Secretary. *From the Department of Transport:* Mr. Denis Lefebvre, General Counsel. *From Agriculture Canada:* Mr. H. Migie, Director, Food Markets Analysis.

The Committee resumed consideration of Bill C-155, An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof.

The Committee resumed consideration of Clause 3.

The Committee resumed consideration of the proposed amendment of Mr. McKnight,—That Clause 3 be amended by deleting lines 11 to 39, on page 3, and lines 1 to 17, on page 4, and substituting the following therefor:

(c) the Administrator; and

(d) four members who are active grain producers currently holding a Canadian Wheat Board Permit Book, and who, in the opinion of the Minister, have been duly elected as representatives of grain producers, one representing the producers of Manitoba, two representing the producers of Saskatchewan, and one representing the producers of Alberta, and who, at the time of their election, and for the duration of their service as members of the Committee are not delegates to, or nominees, officers, directors, agents or representatives of any corporation, board or co-operative, the business of which is the purchase, sale, storage or processing of grain;

(e) not more than twelve other members to be appointed by the Minister on the advice of the organizations to be represented as follows:

(i) three members, representing primary elevator licensees in Canada as prescribed by regulations made by the Governor in Council, one member representing the Canadian Co-operative Wheat Producers Organization, one member representing the United Grain Growers and one member representing the two largest privately-owned primary elevator licensees,

(ii) one member representing primary elevator licensees other than those referred to in subparagraph (i) who, on the basis of elevator receipts and cash purchase tickets, handle an annual quantity of grain in excess of a quantity prescribed by regulations made by the Governor in Council,

(iii) one member representing primary elevator licensees and grain dealer licensees who, on the basis of elevator receipts and cash purchase tickets or grain purchases, handle an annual quantity of grain equal to or less than the prescribed quantity referred to in subparagraph (ii),

(iv) one member representing the Canadian National Railway Company,

(v) one member representing Canadian Pacific Limited,

Témoins: Du département d'État au développement économique et régional: M. Arthur Kroeger, secrétaire. *Du ministère des Transports:* M. Denis Lefebvre, avocat-conseil. *Du ministère de l'Agriculture:* M. H. Migie, directeur, Analyse des marchés alimentaires.

Le Comité reprend l'étude du projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence.

Le Comité reprend l'étude de l'article 3.

Le Comité reprend l'étude des propositions d'amendement de M. McKnight,—Que l'article 3 soit modifié par la suppression des lignes 9 à 37, à la page 3, et des lignes 1 à 24, à la page 4, et l'addition de ce qui suit:

c) de l'administrateur;

d) de quatre membres supplémentaires qui sont producteurs de grain en exercice, titulaires d'un carnet de permis de la Commission canadienne du blé et qui, de l'avis du ministre, ont dûment été élus représentants des producteurs de la Saskatchewan et un représentant des producteurs de l'Alberta, et qui, lors de leur élection comme pendant la durée de leur mandat au sein du Comité, ne sont pas délégués, nominataires, dirigeants, administrateurs, mandataires ou représentants d'une société, commission ou coopérative dont l'entreprise consiste dans l'achat, la vente, l'entreposage ou la transformation du grain;

e) d'au plus douze membres supplémentaires nommés par le ministre, sur recommandation des groupements qu'ils représentent comme suit:

(i) trois membres représentant les titulaires de permis d'exploitation d'éleveurs primaires au Canada, comme il est prescrit par règlement du gouverneur en conseil, à savoir: un représentant de la «*Canadian Co-Operative Wheat Producers Organisation*», un représentant de la «*United Grain Growers*» et un représentant des deux plus importants titulaires privés d'exploitation d'éleveurs primaires,

(ii) un membre représentant les titulaires de permis d'exploitation d'éleveurs primaires autres que ceux visés au sous-alinéa (i) et qui, d'après les récépissés d'éleveurs et les bons de paiement au comptant, manutentionnent annuellement une quantité de grain supérieure à la quantité fixée par règlement du gouverneur en conseil,

(iii) un membre représentant les titulaires de permis d'exploitation d'éleveurs primaires et les titulaires de licences de négociant en grain, qui, d'après les récépissés d'éleveur et les bons de paiement au comptant ou les achats de grain, manutentionnent une quantité de grain égale ou inférieure à la quantité fixée par règlement en vertu du sous-alinéa (ii),

(iv) un membre représentant la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada,

(v) un membre représentant le Canadien Pacifique Limitée,

(vi) one member representing carriers of grain on the Great Lakes,

(vii) one member representing process elevator licensees in the Western Division,

(viii) one member representing the Canadian trucking industry, and,

(ix) one member representing the Livestock Feed Board of Canada, and one member representing recognized feed grain users associations based in Western Canada.”

Mr. Benjamin moved an amendment to the amendment by deleting subparagraph 3(e)(v).

After debate thereon, the question being put on the said proposed amendment to the amendment, it was negatived on the following division:

YEAS

Messrs.

Benjamin—1

NAYS

Messrs.

Flis
Mayer

Mazankowski
McKnight—4

And the question being put on subparagraph 3(e)(v), it was agreed to on the following division:

YEAS

Messrs.

Flis
Mayer
5
Mazankowski

McKnight
Reid (*Kenora—Rainy River*)—

NAYS

Messrs.

Benjamin—1

It was unanimously agreed,—That because of the deletion of subparagraph 3(e)(iii), the following subparagraphs be renumbered and considered accordingly.

The question being put on subparagraph 3(e)(v), it was agreed to.

The question being put on subparagraph 3(e)(vi), it was agreed to.

Mr. Benjamin moved an amendment to the amendment by deleting subparagraph 3(e)(vii).

After debate thereon, the question being put on the said proposed amendment to the amendment, it was negatived on the following division:

YEAS

Messrs.

Benjamin—1

(vi) un membre représentant les transporteurs de grain opérant sur les Grands Lacs,

(vii) un membre représentant les titulaires de permis d'exploitation d'élevateurs de transformation de la division de l'Ouest,

(viii) un membre représentant l'industrie canadienne du transport routier,

(ix) un membre représentant l'Office canadien des provenances, et un membre représentant les associations reconnues d'utilisateurs de grain de provenance, établies dans l'Ouest du Canada.»

M. Benjamin propose un sous-amendement à l'amendement visant à supprimer le sous-alinéa 3^e(v).

Après débat, le sous-amendement, mis aux voix, est rejeté à la majorité:

POUR

Messieurs

Benjamin—1

CONTRE

Messieurs

Flis
Mayer

Mazankowski
McKnight—4

Le sous-alinéa 3^e(v), mis aux voix, est adopté à la majorité:

POUR

Messieurs

Flis
Mayer
5
Mazankowski

McKnight
Reid (*Kenora—Rainy River*)—

CONTRE

Messieurs

Benjamin—1

Il est à l'unanimité décidé que, le sous-alinéa 3^e(iii) étant supprimé, les sous-alinéas suivants seront renumérotés et traités en conséquence.

Le sous-alinéa 3(e)(v), mis aux voix, est adopté.

Le sous alinéa 3(e)(vi), mis aux voix, est adopté.

M. Benjamin propose un sous-amendement visant à supprimer le sous-alinéa 3^e(vii).

Après débat, le sous-amendement, mis aux voix, est rejeté à la majorité:

POUR

Messieurs

Benjamin—1

NAYS

Messrs.

Flis
Gourde (*Lévis*)
Mayer
Mazankowski

McKnight
Ostiguy
Tessier—7

Mr. Gourde (*Lévis*) moved an amendment to the amendment by deleting subparagraph 3(e)(viii) and substituting the following therefor:

[Translation]

“no less than two members representing livestock feed users outside of Manitoba, Saskatchewan and Alberta and no more than one member representing grain users in Manitoba, Saskatchewan and Alberta.”

[Text]

After debate thereon, the question being put on the said proposed amendment to the amendment, it was, by a show of hands, negated: Yeas: 3; Nays: 5.

Mr. Tessier moved an amendment to the amendment by deleting in subparagraph 3(e)(viii) the word “and” after the word “Canada” and deleting the period after Western Canada and adding the following:

[Translation]

“one member representing livestock feed users outside of the Prairies.”

[Text]

After debate thereon, the question being put on the said proposed amendment to the amendment, it was negated on the following division:

YEAS

Messrs.

Gourde (*Lévis*)
Ostiguy

Tessier—3

NAYS

Messrs.

Benjamin
Hargrave
5
Mazankowski

McKnight
Reid (*Kenora—Rainy River*)—

Mr. Reid (*Kenora—Rainy River*) moved an amendment to the amendment by deleting in subparagraph 3(e)(viii) the words “western Canada” and substituting the following therefor:

“Manitoba, Saskatchewan or Alberta”

After debate thereon, the question being put on the said proposed amendment to the amendment, it was agreed to on the following division:

YEAS

Messrs.

Benjamin

Mazankowski

CONTRE

Messieurs

Flis
Gourde (*Lévis*)
Mayer
Mazankowski

McKnight
Ostiguy
Tessier—7

M. Gourde (*Lévis*) propose un sous-amendement visant à supprimer le sous-alinéa 3(e)(viii) pour le remplacer par ce qui suit:

[Texte]

«au plus deux membres qui représentent les intérêts des utilisateurs de grains de provenance hors du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta, et au plus un membre représentant les intérêts des utilisateurs de grains du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta.»

[Traduction]

Après débat, le sous-amendement, mis aux voix, est rejeté par un vote à main levée par 3 voix contre 5.

M. Tessier propose un sous-amendement visant à supprimer au sous-alinéa 3(e)(viii) le mot «et» après le mot «provenance» et à supprimer le point après le mot «Canada» pour ajouter ce qui suit:

[Texte]

un représentant des utilisateurs de grains de provenance hors des Prairies.»

[Traduction]

Après débat, le sous-amendement, mis aux voix, est rejeté à la majorité:

POUR

Messieurs

Gourde (*Lévis*)
Ostiguy

Tessier—3

CONTRE

Messieurs

Benjamin
Hargrave
5
Mazankowski

McKnight
Reid (*Kenora—Rainy River*)—

M. Reid (*Kenora—Rainy River*) propose un sous-amendement visant à remplacer, au sous-alinéa 3(e) (viii), les mots «dans l'Ouest du Canada» par ce qui suit:

«Au Manitoba, en Saskatchewan et en Alberta»

Après débat, le sous-amendement, mis aux voix, est adopté à la majorité:

POUR

Messieurs

Benjamin

Mazankowski

Flis
Hargrave
6

McKnight
Reid (*Kenora—Rainy River*)—

Flis
Hargrave
6

McKnight
Reid (*Kenora—Rainy River*)—

NAYS

Messrs.

Gourde (*Lévis*)

Tessier—2

By unanimous consent, the Committee reverted to paragraph 3(d).

Mr. Mayer moved an amendment to the amendment by deleting in paragraph 3(d) after the words "transportation of grain" the following:

or elected or appointed representatives of any board or committee involved in an advisory or other capacity with respect to grain trade.

The question being put on the said proposed amendment to the amendment, it was agreed to.

And the question being put on Clause 3, as amended, it was agreed to on the following division:

YEAS

Messrs.

Gourde (*Lévis*)
Flis
Mayer
Mazankowski

McKnight
Reid (*Kenora—Rainy River*)
Tessier—7

NAYS

Messrs.

Benjamin—1

At 4:00 o'clock p.m., the sitting was suspended.

At 4:15 o'clock p.m., the sitting resumed.

In accordance with a resolution of the Committee dated Wednesday, August 31, 1983, the Committee proceeded to consider the critique prepared by the Officials of the Department of Transport with respect to proposals developed by the Government of Alberta and the Manitoba Farm Bureau concerning the method of payment.

During the course of the meeting, Mr. Thompson, Committee Adviser, and the witnesses answered questions.

At 5:30 o'clock p.m., the Committee adjourned until 9:00 o'clock a.m. Wednesday, September 7, 1983.

CONTRE

Messieurs

Gourde (*Lévis*)

Tessier—2

Du consentement unanime le Comité revient à l'alinéa 3d).

M. Mayer propose un sous-amendement visant à supprimer à l'alinéa 3d), après les mots «transport du grain», ce qui suit:

«ou représentants élus ou nommés de n'importe quel office ou comité s'occupant du commerce du grain à titre consultatif ou autre».

Le sous-amendement, mis aux voix, est adopté.

L'article 3, tel que modifié, mis aux voix, est adopté à la majorité:

POUR

Messieurs

Gourde (*Lévis*)
Flis
Mayer
Mazankowski

McKnight
Reid (*Kenora—Rainy River*)
Tessier—7

CONTRE

Messieurs

Benjamin—1

A 16 heures, le Comité suspend ses travaux.

A 16h15, le Comité, poursuit ses travaux.

Aux termes d'une résolution adoptée par par le Comité le mercredi 31 août 1983, le Comité entreprend d'examiner la critique préparée par les fonctionnaires du ministère des Transports concernant les propositions présentées par le gouvernement de l'Alberta et le «*Manitoba Farm Bureau*» sur la méthode de paiement.

Pendant la réunion, M. Thompson, conseiller du Comité, et les témoins répondent aux questions.

A 17h30, le Comité suspend ses travaux jusqu'au mercredi 7 septembre 1983 à 9 heures.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Thursday, September 1, 1983

• 0938

The Chairman: Order, please.

Good morning, everybody. We are resuming consideration of Bill C-155, An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof.

We have stood Clause 2, so I now call Clause 3, which is the first clause of Part I.

On Clause 3—*Membership of Committee.*

The Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, our party has a number of amendments to move with respect to Clause 3. I guess that procedurally we will have to move on a line-by-line basis. But having regard to the fact that members would be interested in seeing the final product we would envision as the Senior Grain Transportation Committee, I would like, with your permission, Mr. Chairman, as soon as the copies are available, to present copies to individual members so, as the amendments are moved, they could see the pattern unfolding.

• 0940

If that would meet with your concurrence and that other members of the committee, I would ask that we be allowed to do this in the interests of facilitating the progress of this important section.

The Chairman: I appreciate that, Mr. Mazankowski, and I might just advise you that if you are amending more than one line consecutively, you can always say that line *x* to line *z* be withdrawn and the following substituted therefor; you do not have to it one line at a time.

An hon. Member: You can do it by clause.**The Chairman:** You can do it by clause.

Mr. Mazankowski: The problem we have, Mr. Chairman, is that our amendments are worded on the basis of the existing wording in the bill.

The Chairman: I will leave it to you to do it in the way you think is best, and if I have a procedural difficulty at the time I will advise you then.

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Part I deals with the Senior Grain Transportation Committee, and Clause 3 specifically deals with the membership of the committee.

3. There is hereby established a committee, to be known as the Senior Grain Transportation Committee, consisting of
(a) the Chief Commissioner of the Canadian Wheat Board;

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le jeudi 1^{er} septembre 1983**Le président:** À l'ordre, s'il vous plaît.

Bonjour à tous. Nous reprenons l'étude du bill C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence.

Nous avons réservé l'article 2; je mets donc en délibération l'article 3, qui est le premier de la première partie.

Article 3—*Constitution et composition du Comité.*

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, notre parti a un certain nombre d'amendements à proposer au sujet de l'article 3. Je pense que nous devons probablement procéder ligne par ligne. Mais tenant compte du fait que les membres sont intéressés à voir le résultat final que le Comité supérieur du transport du grain prévoit, j'aimerais, avec votre permission monsieur le président, donner des copies individuelles aux membres, aussitôt qu'elles seront disponibles, afin que, au fur et à mesure que des modifications sont proposées, ils puissent en suivre le déroulement.

Si vous êtes d'accord, ainsi que les autres membres du comité, je demanderais que nous puissions le faire pour faciliter la marche de cet article important.

Le président: Je le reconnais, monsieur Mazankowski, et je pourrais simplement vous conseiller que si vous modifiez plus d'une ligne consécutivement, vous pouvez toujours indiquer que la ligne *z* soit retirée et remplacée par ce qui suit: vous n'avez pas à le faire une ligne à la fois.

Une voix: Vous pouvez le faire par article.**Le président:** Vous pouvez le faire par article.

M. Mazankowski: Le problème que nous avons, monsieur le président, est que la terminologie de nos modifications est basée sur celle du projet de loi.

Le président: Je vous laisse libre de le faire de la manière que vous croyez la meilleure, et si j'ai des difficultés de procédure, alors je vous en aviserai.

M. Mazankowski: Merci, monsieur le président.

Le président: La Partie I a trait au Comité supérieur du transport du grain et l'article 3 traite expressément de la constitution et composition.

3. Est constitué le Comité supérieur du transport du grain, composé:

a) du commissaire en chef de la Commission canadienne du blé;

[Texte]

- (b) the chief commissioner of the Canadian Grain Commission;
- (c) the Administrator; and
- (d) not more than eighteen other members appointed by the Minister as follows:

Shall I dispense with the reading?

Some hon. Members: Dispense.

The Chairman: Mr. Reid.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): I wonder, Mr. Chairman, when we receive the copies of the motion from the . . . I am told it is a fairly extensive rewrite of the clause. Why do you not just move that the whole clause be shifted and replaced by the one you propose; do it that way? I think that would be the neatest way procedurally to do it.

The Chairman: I would like to look at it first, but I really do not see any particular difficulty with that. If it coincides precisely with the clause we are dealing with, I do not see any problem.

Mr. Mazankowski: There is one problem, I do not have them translated, unfortunately. You will accept my apologies, will you not, Mr. Gourde; it is not done with any malice.

The Chairman: Okay, it is the same down to paragraph (d). So, Mr. Mazankowski, if I read it correctly, reading it quickly, it is the same until you get to paragraph (d).

Mr. Mazankowski: That is right; and Mr. McKnight will be moving our first amendment under paragraph (d).

The Chairman: So if you start at line 12. Yes, you can do it the way you suggest, except that you are not substituting anything for paragraphs (a), (b) and (c).

• 0945

I think we are ready to proceed. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: You might just make a note to yourself, when you are doing Mr. Mazankowski's amendments, that I have one from lines 36 to 39 on page 3.

The Chairman: Okay. So I have notice. We are going to go through this step by step so that we do not make any blunders.

Clause 3 says:

3. There is hereby established a committee, to be known as the Senior Grain Transportation Committee, consisting of

- (a) the Chief Commissioner of the Canadian Wheat Board;
- (b) the chief commissioner of the Canadian Grain Commission;
- (c) the Administrator; and
- (d) not more than eighteen other members appointed by the Minister as follows:

[Traduction]

- b) du commissaire en chef de la Commission canadienne des grains;
- c) de l'administrateur;
- d) d'au plus dix-huit membres supplémentaires nommés par le ministre, à savoir:

Dois-je supprimer la lecture?

Des voix: Supprimez.

Le président: Monsieur Reid.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Je me demande, monsieur le président, quand nous recevrons les copies de la motion de . . . On me dit que c'est une adaptation assez considérable de l'article. Pourquoi ne soumettez-vous pas que tout l'article soit enlevé et remplacé par celui que vous proposez; pourquoi pas le faire de cette manière? Je crois que c'est la manière la plus adroite, au point de vue procédure.

Le président: J'aimerais le regarder en premier, mais je n'y vois aucune difficulté. S'il coïncide exactement avec l'article que nous traitons, je ne vois aucun problème.

M. Mazankowski: Il y a un problème: malheureusement, ils ne sont pas traduits. Vous acceptez mes excuses, n'est-ce pas, monsieur Gourde; ce n'est pas fait avec méchanceté.

Le président: Très bien, c'est la même chose jusqu'à l'alinéa d). Alors, monsieur Mazankowski, si je lis bien, le lisant rapidement, c'est la même chose jusqu'à l'alinéa d).

M. Mazankowski: C'est juste; et M. McKnight proposera notre première modification à l'alinéa d).

Le président: Alors vous commencez à la ligne 12. Oui, vous pouvez le faire de cette manière, excepté que vous ne remplacez pas les alinéas a), c), et b).

Nous sommes donc prêts à commencer, je pense. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Vous pourriez, pour votre gouverne, noter que, lorsque vous en arriverez aux amendements de M. Mazankowski, j'en ai moi-même un qui porte sur les lignes 36 à 39 de la page 3.

Le président: Très bien. J'en suis donc averti. Nous allons procéder pas à pas de façon à éviter toute erreur.

L'article 3 stipule que:

3. Est constitué le Comité supérieur de transport du grain, composé:

- a) du commissaire en chef de la Commission canadienne du blé;
- b) du commissaire en chef de la Commission canadienne des grains;
- c) de l'administrateur; et
- d) d'au plus 18 membres supplémentaires nommés par le ministre, à savoir:

[Text]

That is where we have an amendment. I have notice from Mr. McKnight that he wishes to amend Clause 3.(d). Mr. McKnight would you proceed with (d) please?

Mr. McKnight: Thank you, Mr. Chairman. The amendment will be listed as Clause 3.(d), I believe.

The Chairman: Right.

Mr. McKnight: It has regard to the members who are active grain producers represented on the committee.

• 0950

It reads:

Four members, who are active grain producers currently holding a Canadian Wheat Board permit book and who, in the opinion of the minister, have been duly elected as representatives of the grain producers—one representing the producers of Manitoba, two representing the producers of Saskatchewan, and one representing the producers of Alberta—and who, at the time of their election and for the duration of their service as members of the committee, are not delegates to or nominees, officers, directors, agents, or representatives, of any corporation, board or co-operative, the business of which is the purchase, sale, storage or processing of grain.

Mr. Mazankowski: He is amending Clause 3.(d). And then there will be a new replacement for Clause . . .

Mr. McKnight: Pardon me. It started out with "six members" and we are removing the word "six" in Clause 3.(d)(i) . . .

Mr. Mazankowski: And then the new Clause 3.(e) will become the old Clause 3.(d), where it will be brought down to 12 members.

The Chairman: That one actually changes this one.

Mr. Mazankowski: That is right. That is why we presented the whole thing in a package, so you would follow it through.

Mr. McKnight: This is actually where we are, but we have changed and are replacing this with a subsequent amendment.

The Chairman: Okay. Now, what is happening is that the Conservative members are actually rewriting Clause 3.(d), and changing the order, because the one just moved by Mr. McKnight actually deals with . . .

Mr. McKnight: It is Clause 3.(d)(viii).

The Chairman: —the representation in Clause 3.(d)(viii). Therefore, I think it would be helpful if we put the entire amendment on the table—read the entire amendment and then go back and do each section individually so that we know precisely where we are going. Is that agreed?

Some hon. Members: Agreed.

Mr. McKnight: All right then, if I could proceed I can do that.

Le président: Monsieur Gourde.

[Translation]

C'est ici que j'ai un amendement. M. McKnight m'a prévenu qu'il désire amender l'article 3.d). Monsieur McKnight, voudriez-vous nous en parler, s'il vous plaît?

M. McKnight: Merci, monsieur le président. L'amendement deviendra bien l'article 3.d), n'est-ce pas?

Le président: C'est cela.

M. McKnight: Il concerne les membres qui sont des producteurs de grain actifs représentés au Comité.

Voici la teneur:

Quatre membres qui sont des producteurs de grain actifs et titulaires de permis d'exploitation de la Commission canadienne du blé et qui, selon le ministre, ont dûment été élus représentants de producteurs de grain, à savoir: un représentant des producteurs du Manitoba, un représentant des producteurs de la Saskatchewan et un représentant des producteurs de l'Alberta, et qui, lors de leur élection et pour la durée de leur nomination à titre de membres du Comité, ne sont pas délégués, personnes désignées, fonctionnaires, directeurs, agents ou représentants d'agence, commission ou coopérative dont les opérations commerciales sont l'achat, la vente, l'entreposage ou le traitement du grain.

M. Mazankowski: Il modifie l'article 3 d). Ensuite, il y aura un remplacement par l'article . . .

M. McKnight: Excusez-moi. Il débute avec «six membres», et nous enlevons le mot «six», de l'article 3 alinéa d)(i).

M. Mazankowski: Et ensuite le nouvel article 3^e) deviendra l'ancien article 3d), où il est réduit à 12 membres.

Le président: Celui-là effectivement change celui-ci.

M. Mazankowski: C'est juste. C'est pourquoi nous avons présenté le tout au complet pour que vous puissiez le suivre.

M. McKnight: C'est là où nous en sommes réellement, mais nous avons changé et nous remplaçons ceci par une modification ultérieure.

Le président: Très bien. Maintenant, ce qui arrive c'est que les membres conservateurs effectivement récrivent l'article 3d), et changent l'ordre, parce que celui que M. McKnight vient de proposer traite réellement de . . .

M. McKnight: C'est l'article 3d)(viii).

Le président: . . . la représentation dans l'article 3d)(viii). Donc, je crois que ce serait efficace de déposer la modification en entier sur le bureau . . . lire la modification en entier et revoir chaque section séparément pour savoir exactement où nous allons. Êtes-vous d'accord?

Des voix: D'accord.

M. McKnight: Très bien alors, si je peux continuer je peux faire cela.

The Chairman: Mr. Gourde.

[Texte]

M. Gourde: Monsieur le président, il y a une proposition globale qui est déposée par le Parti conservateur, mais nous savons que les néo-démocrates ont un amendement qui fait partie de cette proposition-là. Ne vaudrait-il pas mieux régler d'abord la motion des néo-démocrates, parce que par la suite, si jamais nous acceptons, je dis bien si jamais nous acceptons la motion des conservateurs, la motion des néo-démocrates tomberait d'elle-même, parce que cet amendement ferait partie de la proposition du Parti conservateur qui lui maintient la présence du C.P.R. et du C.N.R. Je pense que l'on devrait plutôt régler ce problème en premier, à savoir si cette présence doit être maintenue, et par la suite adopter ou non en bloc la proposition des conservateurs.

The Chairman: First of all, we will have to put the Conservative motion on the table so that we know what we are dealing with. Then when we get to that part of it which Mr. Benjamin wishes to move, he can move his amendment at that time. If it deletes something in the Conservative motion or adding something which is not in the Conservative motion, he can then do that. I do not know how else to do it in an orderly fashion and so that we are not going to be totally confused.

Mr. Towers.

Mr. Towers: Whenever you are ready, Mr. Chairman, I have an amendment which affects Clause 3.(d)(i), so whenever you are ready to accept that I will put it forward.

The Chairman: Let us put the entire Conservative amendment on the table so we know what we are dealing with. And I will also ask the mover to read the entire amendment

Mr. McKnight: Mr. Chairman, I start at Part I, Clause 3.

• 0955

3. There is hereby established a committee, to be known as the Senior Grain Transportation Committee, consisting of

- (a) the Chief Commissioner of the Canadian Wheat Board;
- (b) the chief commissioner of the Canadian Grain Commission;
- (c) the Administrator; and
- (d) four members who are active grain producers currently holding a Canadian Wheat Board Permit Book, and who, in the opinion of the Minister, have been duly elected as representatives of grain producers, one representing the producers of Manitoba, two representing the producers of Saskatchewan, one representing the producers of Alberta, and who, at the time of their election, and for the duration of their service as members of the Committee are not delegates to, or nominees, officers, directors, agents or representatives of any corporation, board or co-operative, the business of which is the purchase, sale, storage or processing of grain;

[Traduction]

Mr. Gourde: Mr. Chairman, there is an overall motion, moved by the Conservative party, but we know that the New Democrats have an amendment which is part of this motion. Would it not be better to settle the New Democratic motion first, because later if we should accept, and I repeat, if we should accept the Conservative motion, the NDP motion would automatically be lost, because this amendment would become part of the Conservative party proposition, which supports the presence of the CPR and the CNR. I think that we should first settle this question; that is, whether or not this presence should be maintained, and then adopt or reject the Conservative motion outright.

Le président: En premier lieu, nous devons déposer la motion conservatrice sur le bureau afin que nous sachions de quoi il s'agit, et quand nous arriverons à la partie où M. Benjamin désire proposer une modification, il pourra le faire à ce temps-là. S'il supprime quelque chose dans la proposition conservatrice où ajoute quelque chose qui n'est pas dans la proposition conservatrice, il peut alors le faire. Je ne sais pas de quelle autre façon méthodique je pourrais procéder pour que nous ne soyons pas complètement embrouillés.

Monsieur Towers.

M. Towers: Quand vous serez prêt, monsieur le président, j'ai une modification qui a trait à l'article 3d(i), alors quand vous serez prêt à l'accepter, je la proposerai.

Le président: Déposons la modification conservatrice sur le bureau pour que nous sachions de quoi il s'agit. Et je demanderais également au parrain de la proposition de lire la modification en entier.

M. McKnight: Monsieur le président, je commence à la partie I, article 3.

3. Il est établi par les présentes un comité sous l'appel composé du personnel suivant:

- a) le commissaire en chef de la Commission canadienne du blé;
- b) le commissaire en chef de la Commission canadienne du grain;
- c) l'administrateur; et
- d) quatre membres qui sont des producteurs de grain en activité présentement titulaires d'un Livre de permis de la Commission canadienne du blé, et qui, de l'avis du ministre, ont été dûment élus en qualité de représentant des producteurs de grain, l'un d'entre eux représentant les producteurs du Manitoba, deux autres représentant les producteurs de la Saskatchewan, et un dernier représentant les producteurs de l'Alberta, lesdits représentants ne devant pas au moment de leur élection et pendant la durée de leurs fonctions en qualité de membre du Comité, être des délégués, des personnes nommées à un poste, des membres du bureau, des directeurs, des agents ou des représentants dans une société, commission ou coopérative quelle qu'elle soit dont la fonction consiste à acheter, vendre, entreposer ou traiter du grain;

[Text]

(e) not more than twelve other members to be appointed by the Minister on the advice of the organizations to be represented as follows:

(i) three members, representing primary elevator licensees in Canada as prescribed by regulations made by Governor in Council, one member representing the Canadian Co-operative Wheat Producers Organization, one member representing the United Grain Growers and one member representing the two largest privately-owned primary elevator licensees,

(ii) one member representing primary elevator licensees other than those referred to in subparagraph (i) who, on the basis of elevator receipts and cash purchase tickets, handle an annual quantity of grain in excess of a quantity prescribed by regulations made by the Governor in Council,

(iii) one member representing primary elevator licensees and grain dealer licensees who, on the basis of elevator receipts and cash purchase tickets or grain purchases, handle an annual quantity of grain equal to or less than the prescribed quantity referred to in subparagraph (ii),

(iv) one member representing the Canadian National Railway Company,

(v) one member representing Canadian Pacific Limited,

(vi) one member representing carriers of grain on the Great Lakes,

(vii) one member representing the process elevator licensees in the Western Division,

and that refers to the western division again, Mr. Chairman . . .

(viii) one member representing the Canadian trucking industry, and,

(ix) one member representing the Livestock Feed Board of Canada, and one member representing recognized feed grain users associations based in Western Canada.

Mr. Chairman, just as an aside on that last, the recognized feed grain users in western Canada, the selection from that group . . .

The Chairman: Do you not have the word "associations"?

Mr. McKnight: No, I do not.

The Chairman: The one I have says "the recognized feed grain users associations", and I would think there should be . . .

Mr. McKnight: All right. That is fine. Let us leave it there then.

The Chairman: —an apostrophe after the second "s" in "users".

[Translation]

e) au plus douze autres membres devant être nommés par le ministre sur avis des organismes représentés par les personnes suivantes:

(i) trois membres, représentant des titulaires de permis d'élevateur primaire au Canada ainsi qu'il est prescrit par le règlement édicté par le gouverneur en conseil, l'un de ces membres devant représenter l'Association coopérative canadienne de producteurs du blé *Canadian Co-operative Wheat Producers Organization*, un deuxième la *United Grain Growers* et un troisième les deux plus importants détenteurs de permis d'élevateur primaire dans le secteur privé,

(ii) un membre représentant les détenteurs de permis d'élevateur primaire autres que ceux qui sont mentionnés dans le sous-alinéa (i) ci-dessus, ledit membre devant, sur la foi de reçus et d'achats au comptant pour éleveurs, s'occuper d'une quantité annuelle de grain supérieure à une certaine quantité prescrite en vertu d'un règlement établi par le gouverneur en conseil,

(iii) un membre représentant les détenteurs de permis d'élevateur primaire et les détenteurs de permis pour le commerce de grain, qui sur la foi de reçus et d'achats au comptant pour éleveurs, ou sur la foi d'achats de grain, s'occupent d'une quantité annuelle de grain égale ou inférieure à la quantité prescrite dont il est fait mention au sous-alinéa (ii),

(iv) un membre représentant la société de chemin de fer du Canadien National,

(v) un membre représentant la *Canadian Pacific Limited*,

(vi) un membre représentant les transporteurs de grain sur les Grands lacs,

(vii) un membre représentant les détenteurs de permis d'élevateur de traitement dans la Division de l'Ouest,

et cela s'applique de nouveau à la division de l'ouest, monsieur le président . . .

(viii) un membre représentant l'industrie canadienne du camionnage et

(ix) un membre représentant l'Office des provendes du Canada, et un membre représentant les associations reconnues d'usagers de grains de provende qui sont établies dans l'Ouest du Canada.

Monsieur le président, puis-je mentionner en passant que ce dernier groupe se lit comme suit: les usagers reconnus de grains de provende dans l'Ouest du Canada . . .

Le président: N'avez-vous pas le terme «associations»?

M. McKnight: Non, je ne l'ai pas.

Le président: Le texte que j'ai dit bien «des associations reconnues d'usagers de grains de provende», et je crois bien qu'il devrait y avoir . . .

M. McKnight: C'est très bien. Laissons donc le texte ainsi.

Le président: . . . une apostrophe après le deuxième «s» du mot «users».

[Texte]

Mr. McKnight: All right.

Just as an aside on that last point, Mr. Chairman, the associations as we see them would be the Western Stock Growers, the Canadian Cattlemen's Association, the Alberta Feed Users' Association, the Saskatchewan Feeders Association, the Saskatchewan Stock Growers Association . . . those seven or eight organizations in western Canada which use feed grains, period. They could be selected on the same basis as the minister would from the other organizations: they get together and make their nomination.

The Chairman: How many members will we have all together, Mr. McKnight?

Mr. McKnight: Because of changes daily we have 12 and . . .

Mr. Mayer: Nineteen.

The Chairman: Nineteen. Well, you have helped us a little.

All right. You have heard the motion by Mr. McKnight. Relative to what Mr. Gourde said a few minutes ago, I simply point out that when we have dealt with this Mr. Benjamin can move his amendment, which will deal with paragraphs (iv) and (v) of this amendment, I believe. So he will still have the opportunity to move his amendment after we have dealt with this one whether this one is accepted or whether it is rejected. Let me make it clear to you that what we are doing is, for lines 12 to 39 on page 3 and lines 1 to 17 on page 4, which are being deleted, we are substituting parts (d) and (e)(i) to (ix) of the amendment.

• 1000

Any discussion? Mr. Flis.

Mr. Flis: Mr. Chairman, I imagine you will allow an overall discussion on the whole clause.

The Chairman: Yes, but I am going to urge members to try to make their interjections today very succinct. I am in hopes that we can make more page-by-page, or clause-by-clause, progress today than we have in the previous days, because if we do not, we are going to be here until the grain rots.

Mr. Flis: Mr. Chairman, I would like to congratulate the drafters of this amendment because it truly reflects what we have heard from the witnesses across Canada. The one message we were getting loud and clear, and we have heard it from the chairman, repeated over and over, was to reduce the size of the committee. Some wanted it down to 11, etc. Maybe the amendment does not go too far toward achieving that goal, but at the same time we heard from other witnesses that they wanted other representation, such as from the trucking industry, which wanted representation. That is reflected here, and so on. The cattlemen, the Saskatchewan feeders, etc., wanted representation. This is reflected here.

[Traduction]

M. McKnight: Très bien.

Puis-je mentionner en passant, monsieur le président, au sujet de ce dernier point, que les associations que nous avons à l'esprit seraient la *Western Stock Growers*, la *Canadian Cattlemen's Association*, la *Saskatchewan Stock Growers Association* . . . soit, en tout, les sept ou huit associations dans l'ouest du Canada qui utilisent des grains de provende. Elles pourraient être choisies de la même façon que le ministre le ferait pour les autres organismes: on se réunit et on choisit le représentant.

Le président: Combien de membres aurons-nous en tout, monsieur McKnight?

M. McKnight: En raison de changements quotidiens nous en avons 12 et . . .

M. Mayer: Dix-neuf.

Le président: Dix-neuf. Eh bien, vous nous avez aidés un peu.

Très bien alors. Vous avez entendu la motion présentée par M. McKnight. En ce qui a trait à ce que M. Gourde disait il y a un moment, puis-je simplement mentionner que dès que nous en aurons fini avec cet amendement, M. Benjamin peut présenter le sien, lequel traite des alinéas (iv) et (v) du présent amendement, je crois. Il aura donc l'occasion de présenter son amendement dès que nous en aurons fini avec celui-ci, peu importe s'il est accepté ou rejeté. Permettez-moi de vous expliquer bien clairement le travail que nous faisons: nous biffons les lignes 12 à 39 en page 3 et les lignes 1 à 17 en page 4 et nous les remplaçons par les alinéas d) et e) (i) à (ix) de l'amendement.

Avez-vous des observations à formuler, monsieur Flis?

M. Flis: Monsieur le président, je suppose que vous allez permettre une discussion générale de l'ensemble de l'article.

Le président: Oui, mais j'exhorterai les membres à rendre leurs interventions d'aujourd'hui aussi brèves que possible. J'espère bien que, page par page ou article par article, nous ferons plus de progrès aujourd'hui que les jours précédents, car si nous n'y arriverons pas nous serons ici jusqu'à ce que le grain pourrisse.

M. Flis: Monsieur le président, je désirerais féliciter les rédacteurs de cet amendement car il correspond essentiellement à ce que les intervenants nous ont dit dans tout le Canada. Il y a un message surtout qui était bien clair et que le président nous a souvent répété, à savoir qu'il importe de réduire la dimension du comité. Certains voulaient qu'il soit réduit à 11, etc. Sans doute l'amendement ne va-t-il pas très loin dans la réalisation de ce but, mais nous avons par contre entendu d'autres déposants déclarer qu'ils désiraient aussi une représentation notamment de la part de l'industrie du camionnage, car cette industrie voulait effectivement être représentée. Or cette représentation a trouvé place dans le texte, tout aussi bien que celle des éleveurs de bovins, des producteurs de bétail de la Saskatchewan, et le reste, qui étaient désireux aussi de ce genre de représentation.

[Text]

So from a political perspective, Mr. Chairman, this amendment is highly acceptable to us because it does meet the two criteria we heard from the witnesses: number one, that of expanding the representation and, at the same time, trying to reduce the size of the committee. Anyone who could achieve that should be congratulated, but I would like to ask just a few minor questions here. In the copy I have, "association based", in paragraph (ix) was crossed out and when it was read it was left in. Leaving it out, it would read: "recognized feed grain users in western Canada". That may be more acceptable than what was read into the record, and in Canadian . . .

The Chairman: On that point, from the point of view of the Chair, it does not matter. It is just that I want to be precise on which one we are using. Is it "recognized feed grain users in western Canada", or "recognized feed grain users' associations based in western Canada"?

Mr. Mazankowski: The latter is the correct wording.

The Chairman: The latter is the correct one?

Mr. Mazankowski: That is right.

Mr. Flis: And in paragraph (viii), "Canadian trucking industry", again, I am appealing to the western members, they know better than I do: would it be better to put in "Canadian western trucking industry", or just leave it "Canadian trucking industry"?

Mr. Mazankowski: On that point, Mr. Flis, we felt that the trucking industry is a national industry and trucking firms cross interprovincial boundaries. There is such a thing as a back-haul. A trucking firm originating in Toronto may end up providing a good freight rate for back-hauling grain, and we did not want to exclude that. So in the interests and because of the importance of trucking as a national entity, we thought that albeit we are concentrating here on the movement of western grain, it might be best to leave the national focus. I think that will depend to some extent on the trucking industry itself. If they wish to have a western-based representative, I think that would be heartily acceptable.

Mr. Flis: Did you make any attempts to reduce the size of the committee even further? For example, maybe dropping the Great Lakes area of grain representation?

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, from past experience, I think that is a very important component, because you need the full co-operation of the Great Lakes Carriers Association to facilitate and expedite the movement of grain. It is one of those things where you want to ensure that you get all the components of the system working together and I think to leave them out would be highly unacceptable. I think while

[Translation]

Ainsi donc, monsieur le président, sous l'aspect politique cet amendement est des plus précieux pour nous parce qu'il satisfait aux deux critères formulés par les témoins: d'abord élargir la représentation et, en deuxième lieu, s'efforcer de réduire la dimension du comité. Or toute personne réussissant à concilier ces objectifs mérite d'être félicitée. Je désirerais poser aussi quelques questions peu importantes. Dans la copie que je possède, dans le sous-alinéa (ix) l'expression «association établie» a été biffée et lorsqu'on a fait la lecture de l'amendement, cette expression y a été laissée. Or, si on excluait ces termes, l'expression se lirait comme suit: «les usagers reconnus de grain de provende dans l'Ouest du Canada». Cela serait sans doute plus acceptable que le texte officiel qui a été lu, de même que pour l'expression «l'industrie canadienne . . .

Le président: À mon avis, en qualité de président, ce point est sans importance. Je veux simplement que l'on s'entende sur l'expression à utiliser. Est-ce «les usagers reconnus de grain de provende dans l'Ouest du Canada», ou «les associations reconnues d'usagers de grains de provende qui sont établies dans l'Ouest du Canada»?

M. Mazankowski: C'est la dernière expression qui est textuellement exacte.

Le président: C'est donc la dernière expression qui est exacte?

M. Mazankowski: C'est juste.

M. Flis: Et dans le sous-alinéa (viii), «l'industrie canadienne du camionnage», je désire m'adresser aux députés de l'Ouest puisqu'ils s'y connaissent mieux que moi. Convendrait-il d'insérer «l'industrie du camionnage de l'Ouest canadien» ou vaut-il mieux laisser «l'industrie canadienne du camionnage»?

M. Mazankowski: À ce propos, monsieur Flis, nous avons estimé que l'industrie du camionnage est une industrie nationale et que les sociétés de camionnage débordent les frontières interprovinciales. Il existe en effet un service rail-route et il se peut fort bien qu'une société de camionnage établie à Toronto arrive à offrir un bon tarif de fret pour le transport du grain grâce à ce service. Or, nous ne voulions pas exclure cette possibilité. Nous avons donc pensé que dans l'intérêt du camionnage en tant qu'activité nationale et en raison de l'importance de cette industrie au même titre, que quoique nous nous concentrions ici sur le transport du grain de l'Ouest, il serait sans doute préférable d'en conserver la portée nationale. Cela dépendra, je crois, dans une certaine mesure, de l'industrie du camionnage elle-même. Si elle désire se choisir un représentant établi dans l'Ouest, nous accepterions volontiers ce choix.

M. Flis: Avez-vous essayé de réduire même davantage la dimension du comité? En biffant notamment, pour le grain, la représentation du secteur des Grands lacs?

M. Mazankowski: Monsieur le président, l'expérience m'a appris que ce secteur constitue un élément très important parce qu'il faut la coopération sans réserve de l'Association des transporteurs des Grands lacs (*Great Lakes Carriers Association*) pour faciliter et accélérer le déplacement du grain. Il s'agit vraiment d'une situation où il importe de s'assurer d'une action harmonieuse de tous les éléments du système et j'estime

[Texte]

there was a strong message to reduce the size of the committee, there was also a strong message to ensure more producer participation, and that is what we tried to do in this amendment.

Mr. Flis: Overall, with the questions I have, Mr. Chairman—I will let the other colleagues speak for themselves—it looks, as I say, highly acceptable to us. I am wondering whether our officials would maybe like some time to look at the legal jargon of it, but from our side of the table, as I say, it is an excellent amendment.

• 1005

The Chairman: Mr. Gourde.

M. Gourde: Merci. Merci, monsieur le président.

Voici une question que j'adresserais à M. Mazankowski ou à M. McKnight, car c'est M. McKnight qui a déposé l'amendement. Dans la proposition du gouvernement, sur cet article n° 3, il était prévu à l'item 9 que, au plus et au moins trois membres, qui selon le ministre représentent les intérêts des utilisateurs de grains de provende hors du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta, que trois membres, dis-je, soient nommés à ce fameux Comité.

Or, dans la proposition du Parti conservateur, il s'avère que seulement un membre représentant l'Office canadien des grains de provende serait à ce Comité ainsi qu'un membre représentant les utilisateurs de l'Ouest.

Après avoir vécu l'exercice Gilson, après avoir entendu des représentations en quantité industrielle de la part des représentants de l'Est, il s'avère que ceux-ci avaient de la difficulté à vivre avec une solution orchestrée et pensée seulement par les gens de l'Ouest. Je pense que les utilisateurs de grains de provende ont quand même un mot important à dire; et je crois aussi, malgré la proposition qui, à prime abord, me semble valable, que je ne suis capable d'appuyer une telle proposition où la représentation des gens de l'Est du Canada serait défavorisée par rapport à la proposition du gouvernement. Deuxièmement, je me demande pourquoi on précise que cela doit être quelqu'un..., que cela doit être un membre du *Livestock Feed Board of Canada*, alors que l'on n'emploie pas l'expression beaucoup plus large qui est celle du gouvernement, c'est-à-dire: les utilisateurs de grains de provende en dehors des provinces de l'Ouest.

Mr. Mayer: And British Columbia.

The Chairman: Mr. McKnight.

Mr. McKnight: Just on starting, there was not any attempt to unbalance; basically, Mr. Chairman, it was an attempt to balance the consumers of feed grain in the prairie basin with the consumers of feed grain in the rest of Canada. Therefore, we proposed one member each; we were trying to envisage some national body or some regional body that could represent the consumers of feed grains outside of the prairie basin, and the only one we came up with, Mr. Chairman, was the

[Traduction]

donc qu'il serait des plus inacceptable d'exclure le secteur des Grands lacs. Je crois que certes on nous avait indiqué clairement de réduire la dimension du comité, mais qu'on avait insisté tout aussi fortement sur la participation d'un plus grand nombre de producteurs, et ce sont les objectifs que nous avons essayé de réaliser dans cet amendement.

M. Flis: Pour ce qui est de mes questions, monsieur le président, je laisserai les autres collègues parler pour eux-mêmes, mais dans l'ensemble l'amendement, je le répète, nous paraît on ne peut plus acceptable. Je me demande toutefois si les experts ne désireraient pas en examiner la teneur sous l'aspect juridique, mais comme je viens de le dire, de notre point de vue, il s'agit d'un excellent amendement.

Le président: Monsieur Gourde.

Mr. Gourde: Thank you. Thank you, Mr. Chairman.

I am directing this question to Mr. Mazankowski or to Mr. McKnight, as it was Mr. McKnight who tabled the amendment. In the proposal made by the government, regarding this Section 3, it is provided for, under the terms of item 9 that, at the most and at the least, three members who, in the opinion of the Minister, represent the interests of feed grain users outside Manitoba, Saskatchewan and Alberta, that three members, I say, be named to this vaunted committee.

Now, in the proposal made by the Conservative party, it turns out that only one member representing the Livestock Feed Board of Canada would be sitting on the Committee, as well as a member representing grain consumers in the west.

After having experienced the Gilson exercise, after having heard an immense number of presentations made by people representing eastern interests, it turns out that they had difficulty living with a solution executed and thought out by people from the west. I think that feed grain users nevertheless, have something important to say; and I think, as well, despite the proposition which, at first glance, appears to be valid, that I am not able to support such a proposal, wherein representation by people in the east of Canada would be placed at a disadvantage with respect to the proposal made by the government. Secondly, I wonder why it is made clear that this person should be someone..., that this person should be a member of the Livestock Feed Board of Canada, while the expression used by the government, and the one with the more inclusive meaning, that is, the users of feed grain in areas outside western Canada, is not used.

M. Mayer: Et la Colombie-Britannique.

Le président: Monsieur McKnight.

M. McKnight: Il n'y avait au départ aucune intention de causer un déséquilibre; c'était à la base, monsieur le président une tentative de trouver un équilibre entre les consommateurs de grains de provende du bassin des Prairies et les consommateurs de grains de provende du reste du Canada. Nous avons donc proposé un membre pour chacun; nous avons essayé d'envisager une forme d'organisme national ou d'organisme régional qui pourrait représenter les consommateurs de grains

[Text]

Canadian Livestock Feed Board, which represents the Maritimes, Quebec, Ontario and British Columbia. So for clarity to find an organization that one individual could represent, we chose the Canadian Livestock Feed Board. But if an amendment could be made that would represent those consumers of feed grains outside of the prairie basin, certainly it would be acceptable to us.

The Chairman: Mr. Mayer.

Mr. Mayer: Just very briefly, I think Mr. Gourde has made an excellent suggestion because what it does is widen the scope of the people that would be able to sit on the committee. By eliminating or not referring specifically to the Livestock Feed Board of Canada and leaving it further open to whoever the feed grain users in eastern Canada would want, is certainly an improvement as far as I am concerned, and I think from our side it is an improvement and therefore very much acceptable.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman. Might I just remind Mr. Gourde that if you look at the objectives of the Livestock Feed Board of Canada, the primary objective is to ensure the availability of feed grain in eastern Canada and British Columbia, and so it was in that context that we advanced a representative of the Livestock Feed Board, knowing they have that objective to pursue. But if Mr. Gourde would be happier with a producer, or an actual feed grain user, we certainly would have no objection to that at all.

Mr. Mayer: And at the same time, Mr. Chairman, that would not exclude the possibility of somebody from the Livestock Feed Board of Canada fulfilling that role. So it accomplishes some additional things.

• 1010

The Chairman: Okay. Do you then wish to move a sub-amendment, Mr. Gourde?

M. Gourde: Oui. Je peux en faire un sous-amendement; il ne me resterait qu'à l'écrire.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: I appreciate the sensibility of reading the entire section as amended, but I thought we would then deal with it piece by piece: a, b, c, d, e, e(i), e(ii), e(iii), because I would have some subamendments.

The Chairman: All right. I think that is a good suggestion, and we will start that right now.

Mr. Benjamin: I have some subamendments to (d) and to ...

The Chairman: I think that is a good suggestion. So I am going to accept this amendment as if it begins at (d) because we are not changing anything in (a), (b) and (c), so we can start it as if it said "and by deleting lines 12 to 39 on page 3, and lines 1 to 17 on page 4".

[Translation]

de provende, qui se trouvent à l'extérieur des Prairies et le seul que nous ayons trouvé a été la Commission canadienne des grains de provende qui représente les Maritimes, le Québec, l'Ontario et la Colombie-Britannique. Ainsi pour trouver un organisme qui pourrait être représenté par un seul individu, c'est la Commission canadienne des grains de provende que nous avons choisie. Mais si on pouvait adopter un amendement où les consommateurs de grains de provende à l'extérieur du bassin des Prairies soient représentés, nous serions certainement d'accord.

Le président: Monsieur Mayer.

M. Mayer: Quelques mots seulement. J'estime que M. Gourde a fait une excellente suggestion parce que cela permettrait d'élargir le nombre de gens capables de siéger au Comité. Éliminer la Commission canadienne des grains de provende ou ne pas y référer spécifiquement et laisser la porte ouverte à toute personne choisie par les consommateurs de grains de provende dans l'est du Canada, serait certainement, une amélioration en ce qui me concerne et de notre côté aussi, est donc très acceptable.

M. Mazankowski: Monsieur le président, puis-je seulement rappeler à M. Gourde, que, si vous considérez que les objectifs de la Commission canadienne des grains de provende, son tout premier objectif est d'assurer la disponibilité des grains de provende dans l'est du Canada et en Colombie-Britannique. C'est donc dans ce contexte que nous avons présenté un représentant de la Commission canadienne des grains de provende, sachant très bien que c'était leur objectif. Mais si M. Gourde préfère un producteur, ou un réel utilisateur de grains de provende, nous ne voyons aucune objection.

M. Mayer: Et en même temps, monsieur le président, cela n'exclurait pas la possibilité que ce rôle soit tenu par quelqu'un de la Commission canadienne des grains de provende. Ainsi cela ne fait qu'ajouter quelque chose.

Le président: Aimerez-vous alors proposer un sous-amendement, monsieur Gourde?

Mr. Gourde: Yes, I can move a sub-amendment; I just have to write it down.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: J'apprécie l'idée de lire le chapitre en entier tel que modifié, mais je pensais que nous allions procéder alinéa par alinéa a, b, c, d, e(i), e(ii), et e(iii), parce que j'aurais certains sous-amendements à proposer.

Le président: D'accord, c'est une bonne idée, et nous allons commencer sur le champ.

M. Benjamin: J'ai certains sous-amendements à proposer pour d) et pour ...

Le président: C'est une bonne idée. Aussi vais-je accepter cet amendement en commençant à d) parce que nous ne changeons rien à a), b) et c), aussi pouvons-nous commencer où il est dit: «et en éliminant les lignes 12 à 39 de la page 3, et les lignes 1 à 17 page 4».

[Texte]

Is that agreed?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Agreed. Thank you. All right, let us look at (d):

(i) four members who are active grain producers currently holding a Canadian Wheat Board permit book and who, in the opinion of the minister, have been duly elected as representatives of grain producers, one representing the producers of Manitoba, two representing the producers of Saskatchewan and one representing the producers of Alberta, and who at the time of their election and for the duration of their service as members to the committee are not delegates to or nominees, officers, directors, agents or representatives of any corporation, board or co-operative, the business of which is the purchase, sale, storage or processing of grain.

Mr. Neil.

Mr. Neil: Mr. Chairman, for greater clarity, I would like to propose a short amendment to this paragraph (d).

The Chairman: Are you a member of the committee this morning?

Mr. Neil: Yes.

The Chairman: I would prefer if one of the full members . . . no, one of the full members should do it properly; it should be Messrs. Mayer, McKnight or Mazankowski . . . no, Mr. McKnight cannot because it is his motion and he cannot amend it. So it should be Mr. Mayer or Mr. Mazankowski.

Mr. Mayer: Why do I not let Mr. Neil read it and explain it, and I will move it.

The Chairman: All right. I can accept that. Moved by Mr. Mayer that . . .

Mr. Neil: That paragraph 3.(d) be amended by adding after the last word in the paragraph, "grain", the following:

or is an elected or appointed representative of any board or committee involved in an advisory or other capacity with respect to the grain trade.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): We accept that.

The Chairman: All right. So the subamendment is simply an addendum to Clause 3.(d) and which says "or is an elected or appointed representative of any board or committee involved in an advisory or other capacity with respect to the grain trade." So it is simply an addition which further prescribes the groups from which the representatives referred to in (d) can be chosen.

Mr. McKnight.

Mr. McKnight: Due to late-night drafting, I think, and several changes, with the unanimous consent of the committee, I would like to, on Clause 3.(d), and I am sorry I do not have the lines, but I will count . . . about line 10 . . .

[Traduction]

Êtes-vous d'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: D'accord. Merci. Passons donc à d).

(i) quatre membres, qui sont des producteurs actifs de grains et qui détiennent actuellement un livret de permis de la Commission canadienne du blé et qui, selon le ministre, ont été dûment élus comme délégués des producteurs de grains, l'un représentant les producteurs du Manitoba, deux, les producteurs de la Saskatchewan et le dernier représentant les producteurs de l'Alberta et qui, au moment de leur élection et pendant toute la durée de leurs services comme membres du comité ne sont ni représentants ou délégués, fonctionnaires, directeurs, agents ou représentants d'une corporation, d'une commission ou d'une coopérative engagées dans l'achat, la vente, l'entrepôt ou le traitement du grain.

Monsieur Neil.

M. Neil: Pour plus de précision, j'aimerais proposer un court amendement à cet alinéa d).

Le président: Êtes-vous membre du comité ce matin?

M. Neil: Oui.

Le président: Je préférerais que ce soit un des membres à part entière, non, un des membres à part entière devrait le faire convenablement; ce devrait être MM. Mayer, McKnight ou Mazankowski, non, M. McKnight ne le peut pas, parce que c'est sa propre motion, et il ne peut la modifier. Ce devrait donc être M. Mayer ou M. Mazankowski.

M. Mayer: Pourquoi ne pas laisser M. Neil la lire et l'expliquer et je la proposerai.

Le président: D'accord, je peux accepter cela. Il est proposé par M. Mayer que . . .

M. Neil: Que l'alinéa 3d) soit modifié en ajoutant après le dernier mot de l'alinéa «grain» la chose suivante:

ou est un délégué élu ou nommé par toute commission ou comité agissant comme conseil ou à tout autre titre dans le commerce du grain.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Nous acceptons cela.

Le président: D'accord. Ainsi, le sous-amendement n'est qu'un addendum à la clause 3d) et qui dit «ou est un délégué élu ou nommé par toute commission ou comité agissant comme conseil ou à tout autre titre dans le commerce du grain». Ce n'est qu'une addition qui prescrit de façon plus précise les groupes ou peut se faire le choix des représentants dont il est question à d).

Monsieur McKnight.

M. McKnight: Dû à l'ébauche que nous en avons fait la nuit dernière et à plusieurs changements à la clause 3d), j'aimerais, avec l'accord unanime du comité, je regrette de ne pas avoir le numéro des lignes, mais je vais compter . . . environ à la ligne 10 . . .

[Text]

The Chairman: You cannot amend your own motion.

Mr. McKnight: No, no, with unanimous consent of the committee, I would like to withdraw a wording of my motion.

Mr. McKnight: Just delete.

The Chairman: Well try me and see.

• 1015

Mr. McKnight: All right, that is what I would like to do. Starting at "committee are not", I would like to remove three words—"delegates to or"

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Only the people who rent to the private companies would get caught, or at the Weyburn terminal.

Mr. McKnight: And I apologize for that, Mr. Chairman. It was in and out and turned around, so with unanimous consent, I would like to remove that.

The Chairman: All right. In order to keep the record straight, I think rather than withdrawing them and substituting, we should amend it and move a subamendment. Mr. Mayer.

Mr. Mayer: I will move it.

The Chairman: Moving a subamendment, that the words "delegates to or" be struck from the proposed . . .

Mr. Benjamin: I just wondered, for clarification, Mr. Chairman.

The Chairman: Yes, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Members of the committee are not nominees. What does that mean? Should you not be deleting "delegate to or nominees"?

Mr. Mazankowski: Yes, I think so.

Mr. Benjamin: Well, nominees, but nominees to what?

Mr. Mazankowski: It is in the same context as delegates.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): It is delegates and/or nominees.

The Chairman: Pardon?

Mr. Mayer: Take out "nominees" as well.

Mr. Mazankowski: You remove the words "delegates to or nominees."

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): You might as well take out that comma, too.

The Chairman: All right. Mr. Mayer has moved a subamendment that the words "delegates to or nominees" be struck. Is that agreed? Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: I agree with that part. I have some other questions here. Do the agents or representatives . . . for example, would the chairman of a Wheat Pool committee, or a member of a Wheat Pool committee, be prohibited?

[Translation]

Le président: Vous ne pouvez modifier votre propre motion.

M. McKnight: Non, non . . . avec l'accord unanime du comité, j'aimerais retirer un terme de ma motion.

M. McKnight: Seulement l'enlever.

Le président: Bon, essayons.

M. McKnight: D'accord. C'est ce que j'aimerais faire. En commençant à «les comités ne sont pas», j'aimerais éliminer trois mots, «délégues à ou»

M. Reid (Kenora—Rainy River): Seuls les gens qui louent à des entreprises privées xxxxxxxxxx, ou au terminus de Weyburn.

M. McKnight: Et je m'en excuse, monsieur le président. Cela avait été mis, éliminé . . . on a tourné autour, aussi je voudrais l'enlever si le Comité est d'accord.

Le président: D'accord. Mais pour le bon ordre de nos dossiers, j'estime que plutôt que de les enlever et de les remplacer, nous devrions l'amender et proposer un sous-amendement, monsieur Mayer.

M. Mayer: Je vais proposer.

Le président: Nous proposons un sous-amendement pour que les mots «délégues à ou» soient enlevés de . . .

M. Benjamin: Je me demande si, pour plus de précision, monsieur le président.

Le président: Oui, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Les membres du Comité ne sont pas des personnes choisies. Que veut dire cela? Ne devriez-vous pas éliminer «délégues à ou personnes choisies»?

M. Mazankowski: Oui, je le pense.

M. Benjamin: Bon, «personnes choisies», mais choisies pour quoi?

M. Mazankowski: C'est dans le même contexte que «délégues».

M. Reid (Kenora—Rainy River): C'est «délégues et(ou) personnes choisies».

Le président: Pardon?

M. Mayer: Enlevez aussi «personnes choisies».

M. Mazankowski: Vous enlevez les mots «délégues à ou personnes choisies».

M. Reid (Kenora—Rainy River): Vous pourriez aussi bien enlever cette virgule également.

Le président: D'accord. M. Mayer a proposé un sous-amendement pour que les mots «délégues à ou personnes choisies» soient éliminés. Est-ce d'accord, monsieur Benjamin?

M. Benjamin: Je suis d'accord avec cette partie. J'ai d'autres questions ici. Est-ce que les agents ou les représentants, par exemple, est-ce que le président d'un comité du syndicat du blé ou un des membres d'un comité du syndicat du blé serait éliminé?

[Texte]

Mr. McKnight: No. They would not be considered an agent or a representative.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Could I ask a question, Mr. Chairman and perhaps Mr. Lefebvre can answer the question. I am concerned about the word “nominee,” in the motion.

The Chairman: It has gone.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Well, wait a minute. I just want to know what in a sense that the word actually refers to. Is it delegates to or nominees of the delegates?

Mr. Mazankowski: That is what it is.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): You are sure that the effect of removing that does not permit—it was not clear to me in the context. I thought it was the nominee of the delegate; if he could not attend a meeting, he could nominate a substitute. In what context was the word to be used in that sentence?

The Chairman: I thought it was, “members of the committee, nominees of any corporation, board or co-operative,” is how I have read it.

Mr. McKnight: That is right.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): We had better keep “nominees” in, if we want to do what the intent is.

Mr. Benjamin: “Nominees for . . .”

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Yes, or “nominees for.”

The Chairman: Now, are we leaving “nominees” in or is that part of the subamendment?

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): We are leaving it in.

Mr. Benjamin: “Or, are not nominees for officers, directors, agents and representatives.” I am just trying to be helpful. That is what you want?

The Chairman: That is the intent.

Mr. Mayer: So we leave “nominees” in and put the additional word “for”?

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Yes, “nominees for officers and directors . . .”

Mr. Benjamin: Wait a minute, that ruins it. They could be an officer or a director, but they could not be a nominee for officer or director.

The Chairman: No, they cannot be. It says, “of the committee who are not nominees, officers, directors agents or representatives.”

Mr. Benjamin: You are not going to put the word “for” in?

The Chairman: No. That changes the whole context.

Mr. Mazankowski: You are right.

Mr. Benjamin: You have a real can of worms here, you Tories!

[Traduction]

M. McKnight: Non. Ils ne pourraient pas être considérés comme étant agents ou représentants.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Puis-je poser une question, monsieur le président et M. Lefebvre peut y répondre. Le mot «personne choisie», dans la motion m'inquiète.

Le président: Il a été enlevé.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Bon, attendez un instant. Je veux simplement savoir ce à quoi ce mot se rapporte. Est-ce que «délégué à ou personnes choisies» par les délégués?

M. Mazankowski: C'est cela.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Êtes-vous certain que l'effet d'éliminer ceci, ne permet pas, pour moi, ce n'était pas clair dans le contexte. Je pensais que c'était la personne choisie du délégué; s'il ne peut pas assister à une réunion, il nomme un remplaçant. Dans quel contexte ce mot est-il utilisé dans cette phrase?

Le président: Je croyais que c'était «membres du comité, personnes choisies par toute corporation, commission ou coopérative», c'est ainsi que je le lisais.

M. McKnight: C'est exact.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Il est mieux alors de garder «personnes choisies» si nous voulons en respecter l'idée.

M. Benjamin: «personnes choisies pour . . .».

M. Reid (Kenora—Rainy River): Oui, ou «personnes choisies».

Le président: Alors, laissons-nous «personnes choisies» ou est-ce que cela fait partie du sous-amendement?

M. Reid (Kenora—Rainy River): Nous le laissons.

M. Benjamin: «Ou, ne sont pas des personnes choisies pour des fonctionnaires, des directeurs, des agents ou des représentants». J'essaie seulement de vous aider. Est-ce ce que vous désirez?

Le président: C'est l'intention.

M. Mayer: Ainsi nous laissons de côté «personnes choisies» et nous ajoutons le mot «pour».

M. Reid (Kenora—Rainy River): Oui, «personnes choisies pour des fonctionnaires et des directeurs . . .»

M. Benjamin: Attendez une seconde, ceci gâche tout. Ce pourrait être un fonctionnaire ou un directeur, mais ce ne peut pas être une personne choisie par un fonctionnaire ou un directeur.

Le président: Non, ils ne peuvent pas. Il est dit «du comité qui ne sont pas des personnes choisies, des fonctionnaires, des directeurs, des agents ou des représentants».

M. Benjamin: Allez-vous ajouter le mot «pour»?

Le président: Non. Cela change tout le contexte.

M. Mazankowski: Vous avez raison.

M. Benjamin: Vous êtes dans un véritable guépier, vous les Conservateurs!

[Text]

The Chairman: All right. Let me get things straight here, first. The first subamendment is that the words “delegates to or” be deleted.

Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: I have a subamendment that starts ahead of that. Would you like to deal with it, first?

The Chairman: I would like to get this one finalized, so we know what we are dealing with and then have yours, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Okay.

• 1020

The Chairman: All right. The amendment is to delete the words “agents to or”. Is that agreed?

Mr. Benjamin: It should be “delegates to or”.

The Chairman: I am sorry, “delegates to or”. Is that agreed?

Amendment agreed to.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, my subamendment would be that the amendment be amended in 3.(d) by placing a period after the word “Alberta” and deleting all the words thereafter. By “all the words thereafter” I mean in 3.(d).

The Chairman: Will you give us that in writing for the record, please?

Mr. Benjamin: Sure.

The Chairman: It is not fair to the clerk to expect her to remember all that. She has many things on her mind, including many things I tell her not in writing.

“By placing a period after the word ‘Alberta’ and deleting all the words thereafter”. Is there any discussion?

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, there are so many questions unanswered in this. For example, there are country elevator agents working for all the grain companies who have a small farm and are a permit book holder. Would they be eligible, or are they an agent of a corporation or co-operative?

The Chairman: He does not have to be an agent.

Mr. Benjamin: He is a country elevator agent, but he also farms, and there are dozens of them.

Mr. McKnight: But the term “agent” is not the term “agent” as referred to in—and I think you will find they are referred to as managers.

Mr. Benjamin: What the legal advice would be I am not sure, but I think a manager is an agent.

The Chairman: Would you like to comment on that, Mr. Lefebvre or Mr. Kroeger? Would the manager of a local elevator be an agent of the . . . ?

Mr. Benjamin: Or would he be considered a representative?

[Translation]

Le président: D'accord. Laissez-moi remettre les choses en place. Le premier sous-amendement, c'est que les mots «délégues à ou» soient éliminés.

Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: J'ai un sous-amendement qui commence avant cela. Aimerez-vous vous en occuper d'abord?

Le président: J'aimerais en terminer avec celui-ci pour savoir où nous en sommes et vous pourrez alors avoir le vôtre, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: D'accord.

Le président: D'accord. L'amendement est donc d'éliminer les mots «agents pour ou». Est-ce d'accord?

M. Benjamin: Ce devrait être «délégues à ou».

Le président: Excusez-moi. «délégues pour ou». Est-ce d'accord?

Amendement accepté.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, mon sous-amendement serait que l'amendement soit modifié à 3.(d) en plaçant un point après le mot «Alberta» et en enlevant tous les mots suivants. Par «tous les mots suivants», je veux dire dans 3.(d).

Le président: Pouvez-vous nous donner cela par écrit pour nos dossiers, je vous prie?

M. Benjamin: Certainement.

Le président: Ce n'est pas gentil pour l'employée, de croire qu'elle puisse se souvenir de tout. Elle a bien des choses en tête, y compris celles que je ne lui dis pas par écrit.

«En plaçant un point après le mot «Alberta» et en enlevant les mots suivants». Quelqu'un veut-il en discuter?

M. Benjamin: Monsieur le président, il y a tant de questions auxquelles on n'a pas répondu. Il y a par exemple les agents des éleveurs ruraux qui travaillent pour les entreprises de grain et qui ont une petite ferme et un livret de permis. Seraient-ils éligibles, ou sont-ils considérés comme des agents d'une corporation ou d'une coopérative?

Le président: Il n'est pas obligatoirement un agent.

M. Benjamin: C'est un agent d'éleveur rural, mais c'est aussi un exploitant et il y en a des douzaines comme lui.

M. McKnight: Mais ce terme d'«agent» n'est pas celui auquel il est fait référence—et je crois que vous constaterez qu'on en parle en tant que directeurs.

M. Benjamin: Je ne sais ce que serait un avis légal à ce sujet, mais j'estime qu'un directeur est plus ou moins un agent.

Le président: Monsieur Kroeger ou monsieur Lefebvre, auriez-vous des commentaires à ce sujet? Est-ce que le gestionnaire d'un éleveur local serait un agent de . . . ?

M. Benjamin: Ou serait-il considéré comme un représentant?

[Texte]

The Chairman: He would not be a representative unless he was delegated as a representative, it seems to me; but I am not a lawyer.

Mr. Denis Lefebvre (General Counsel, Transport Canada): He is probably an employee. I assume that he is an employee and as such . . .

The Chairman: Not an agent. Or is he an agent?

Mr. Benjamin: Elevator manager is their official title, I believe. Then there are assistant elevator managers, helpers. They do not call them agents any more, do they? Whether they are called agents or managers, are they an agent of a corporation or a co-operative or a representative of a corporation or a co-operative? It may not be the mover's intent, but is it going to be interpreted other than what the intent is? I think the risk would be very high that it would be.

The Chairman: Mr. Towers.

Mr. Towers: Just on that point of clarification, Mr. Chairman, I think the members of the committee will remember that possibly about three years ago a bill was presented to the House of Commons that referred to elevator—then if you wanted to call them agents, as managers because of the restrictions that were being placed on them with regard to the unions and the hours they were working. Certainly they were referred to as managers at that time, and I do not think at present they could be construed to be agents.

Mr. Benjamin: That was a private member's bill, was it not?

Mr. Towers: No, it was not; it was a government bill.

• 1025

The Chairman: I have just been advised by our legal counsel, and whether he is a manager or some other type of employee, he would have to be elected by the producers in order to be a representative, and that in a sense it is up to the producers to decide whether he is an agent of a company or not. There seems to me to be some logic in that, that we leave it up to the producers to decide, without prescribing this situation too much, who they want to be their representatives; and since he has to be elected, there is no great cause for concern, or there should be no great cause for concern, on the part of the committee.

In any case, Mr. Benjamin has moved the amendment, and it is simply to place a period after the word "Alberta" and delete all the lines following.

Subamendment negated.

Mr. Benjamin: I have a subamendment to Clause 3.(d), Mr. Chairman.

The Chairman: All right, proceed.

Mr. Benjamin: I move that the amendment be amended in Clause 3.(d) by inserting a comma after the word "storage", in the second last line, and substituting the words "processing or for hire handling of grain;"

[Traduction]

Le président: Ce ne serait pas un représentant à moins qu'il ne soit délégué comme tel, c'est mon avis, mais je ne suis pas avocat.

M. Denis Lefebvre (avocat général, Transport Canada): C'est probablement un employé. Je suppose que c'est un employé et qu'en tant que tel . . .

Le président: Pas un agent. Ou est-il un agent?

M. Benjamin: Directeur d'élévateur, c'est leur titre officiel, je crois. Puis il y a les directeurs adjoints d'élévateurs, des aides. Ils ne les appellent plus agents, est-ce exact? Qu'on les appelle agents ou directeurs, sont-ils agents d'une corporation ou d'une coopérative? Ce n'est peut-être pas dans l'intention du proposant, mais cela ne risque-t-il pas d'être interprété différemment de l'idée que nous en avons? Je crois que nous prenons un grand risque que ce le soit?

Le président: Monsieur Towers.

M. Towers: Seulement une précision, monsieur le président, je crois que les membres du comité se souviendront qu'il y a environ trois ans, un projet de loi avait été présenté à la Chambre des communes qui se référait aux élévateurs . . . Alors si vous préférez leur donner le titre d'agents, comme directeurs, à cause des restrictions qui leur ont été imposées par rapport aux syndicats et à leurs heures de travail. A ce moment-là, on les appelait des directeurs et je ne crois pas qu'ils puissent actuellement être désignés comme agents.

M. Benjamin: C'était le projet de loi d'un député en particulier, n'est-ce pas?

M. Towers: Non, ce ne l'était pas; c'était un projet de loi du gouvernement.

Le président: Mon avocat vient de m'aviser qu'étant directeur, un tout autre employé, il devrait être élu par les producteurs pour être un représentant. C'est donc, dans un sens, aux producteurs de décider s'il est ou non l'agent d'une entreprise. Il me semble qu'il y a une certaine logique là-dedans, que nous laissions les producteurs en décider, sans avancer une formulation trop précise—qui ils veulent comme représentants; et comme il doit être élu, ce n'est pas au Comité à s'en occuper ou à s'en inquiéter.

De toutes façons, M. Benjamin a proposé l'amendement, et il s'agit tout simplement de placer un point après le mot «Alberta» et éliminer toutes les lignes suivantes.

Le sous-amendement n'est pas adopté.

M. Benjamin: J'ai un sous-amendement à la clause 3(d), monsieur le président.

Le président: D'accord, allez-y.

M. Benjamin: Je propose que l'amendement soit modifié à la clause 3(d) en insérant une virgule après le mot «entreposage» à l'avant-dernière ligne, et en substituant les mots «transformation ou pour louer la manutention du grain».

[Text]

Mr. McKnight: Could Mr. Benjamin read that again, Mr. Chairman?

Mr. Benjamin: Put a comma after the word "storage", in the second last line, and the remainder would read: "storage, processing or for hire"—if you want to put "for hire" in quotes—"handling of grain;"

The Chairman: What does that mean, Mr. Benjamin?

Mr. Benjamin: That means that a trucking company, the owner of a commercial trucking operation, who is a farmer and who has a permit book would be ineligible. It means that a large shareholder of a railroad who is a farmer also and has a permit book would not be eligible.

The Chairman: I would like to see it in writing. The only comment I make on that—and maybe I should not make any comments, but I am going to... is the same rationale I gave with regard to a person who might be the manager of a local elevator. These people are going to be chosen through the democratic process, and should we put too many prescriptions on the democratic process, or is that up to the...?

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, Clause 3.(d) already eliminates...

• 1030

The Chairman: I know it does. That is why I made the comment, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: It already eliminates certain people from different areas of grain growing, handling, storing, and shipping; but it leaves out shipping. If you are going to eliminate certain officers, directors, agents, or representatives of any corporation, board or co-operative in the business of the purchase, sale, storage, and processing of grain, handling is surely the major part of the operation by the trucking companies and the railways; or if you want to make it "for hire transporting of grain", take out the word "handling": "for hire transporting of grain".

The Chairman: Should we use the word "transporting" or "transportation"?

Mr. Benjamin: Either. I am easy.

Mr. K. Thompson (Senior Counsel, Transport Canada): Transportation.

The Chairman: I would prefer the word "transportation", I think.

Mr. Benjamin: All right.

It seems to me that if certain positions are prohibited from the various parts of the chain from the farm right through to the time it is put on a ship, you cannot leave out "transportation" and keep in "purchase, sale, storage or processing". It seems to me you would have to have in there what is probably the largest part, or one of the largest parts, of the whole

[Translation]

M. McKnight: Monsieur Benjamin peut-il relire cela, monsieur le président?

M. Benjamin: En plaçant une virgule après le mot «entreposage» à l'avant dernière ligne, le reste se lirait de la façon suivante: «entreposage, transformation ou pour louer»—si vous voulez mette «for hire» entre guillemets—«manutention du grain».

Le président: Qu'est-ce que cela veut dire, monsieur Benjamin?

M. Benjamin: Ceci veut dire qu'une entreprise de camionnage propriétaire d'une opération commerciale de camionnage qui est fermier et qui a un livret de permis serait inéligible. Ceci veut dire qu'un gros actionnaire d'une compagnie de chemin de fer qui possède également une ferme et qui a un livret de permis ne serait pas éligible.

Le président: J'aimerais voir cela par écrit. Le seul commentaire que je ferais à ce sujet—et peut-être, ne devrais-je pas mais je vais le faire quand même—c'est le même raisonnement que je faisais en ce qui concerne une personne qui pourrait être directeur d'un élévateur local. Ces gens vont être choisis de façon démocratique, et aussi pourquoi faire tant de prescriptions au sujet d'un processus qui devrait être démocratique ou est-ce à...

M. Benjamin: Monsieur le président, la clause 3(d) a déjà été éliminée.

Le président: Je le sais. C'est pour cela que je me suis permis de faire ce commentaire, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Cela élimine déjà certaines personnes appartenant aux secteurs de la production de la manutention, de l'entreposage et de l'expédition du grain; si vous éliminez certains fonctionnaires, directeurs, agents ou représentants de toute entreprise, commission ou coopérative impliquée dans l'achat, la vente, l'entreposage et la transformation du grain, la manutention constitue certainement la plus grosse opération des entreprises de camionnage et de chemins de fer; ou si vous voulez le faire «pour louer le transport du grain», éliminez le mot «manutention»: «pour louer le transport du grain».

Le président: Devrions-nous utiliser le mot «transporter» ou «transport»?

M. Benjamin: L'un ou l'autre. Je ne suis pas difficile.

M. K. Thompson (Premier avocat, Transport Canada): Transport.

Le président: Je préférerais le mot «transport», je pense.

M. Benjamin: D'accord.

Il me semble que si certaines des opérations de la production du grain à la ferme à son expédition, vous ne pouvez pas éliminer «le transport» et maintenir «achat, vente, entreposage ou transformation». Il me semble que vous devriez inclure aussi ce qui est sans doute la partie la plus importante, ou l'une des parties les plus importantes, de l'ensemble de l'opération, le

[Texte]

operation, the transportation of grain. I do not want to see the CPR get one of their shareholders who is a farmer on there.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): You can argue, Mr. Benjamin, that everybody is a shareholder in CN, whether they like it or not.

Mr. McKnight: But their shares are held in trust.

Mr. Benjamin: The only shareholder is the Government of Canada.

The Chairman: Mr. Towers.

Mr. Towers: Just a point of clarification, Mr. Chairman, on Mr. Benjamin's proposal. Is it not being defeated by the words "are not" previously to "nominees, officers"? It seems to me that what he is trying to do would be defeated by those two words there.

The Chairman: Yes.

Mr. Benjamin: No. They "are not delegates to, or nominees, officers, directors, agents or representatives . . ." for hire transportation.

Mr. Towers: So you are defeating your purpose.

The Chairman: No. The phrase "are not" is already in the amendment, so you would not put it in twice.

Mr. Towers: No, but Mr. Benjamin is trying to include somebody, according to my understanding, and you cannot do that by having "are not".

The Chairman: But the amendment as we have it already has the words "are not" in there.

Mr. Towers: He is adding to that. He is adding to the "are nots".

The Chairman: That is right.

Mr. Towers: So he is defeating his purpose.

The Chairman: No.

Mr. Benjamin: No, I am doing the same thing as the amendment is.

The Chairman: No, that is okay. That part of it is not a problem. People who are not officers, directors, or for hire transportation.

All right. We have to doctor this a bit: that the amendment be amended in Clause 3.(d) by inserting a comma after the word "storage" and removing the word "or" and substituting the words "processing", which is already there, "or" . . .

Mr. Benjamin: "For hire transportation of grain".

The Chairman: —"or processing or for hire transportation of grain"; "for hire" in quotation marks.

Mr. Benjamin: Or hyphens.

The Chairman: No, it has to be quotation marks, I would think.

[Traduction]

transport du grain. Je ne veux pas voir le CPR mettre là l'un de ses actionnaires qui est aussi un fermier.

M. Reid (Kenora—Rainy River): On pourrait dire, monsieur Benjamin, que tout le monde est actionnaire du CN, qu'on le veuille ou non.

M. McKnight: Mais leurs actions sont gardées en fidéicomis.

M. Benjamin: Le seul actionnaire est le gouvernement du Canada.

Le président: Monsieur Towers.

M. Towers: Une précision seulement, monsieur le président, sur la proposition de M. Benjamin. N'est-ce pas aller à l'encontre de votre objectif en plaçant les mots «ne sont pas» avant «personnes choisies, fonctionnaires»? J'ai l'impression que c'est ce que l'on fait en plaçant ces deux mots là.

Le président: Oui.

M. Benjamin: Non. Ils y ne sont pas délégués de, ou personnes choisies, fonctionnaires, agents ou représentants . . . pour louer le transport.

M. Towers: Ainsi vous voulez aller à l'encontre de votre objectif.

Le président: Non. La phrase «ne sont pas» est déjà dans l'amendement, aussi vous ne la mettez pas deux fois.

M. Towers: Non, mais M. Benjamin tente d'inclure quelqu'un, si je comprends bien, et vous ne pouvez le faire en ayant «ne sont pas».

Le président: Mais l'amendement tel que nous l'avons déjà renferme les mots «ne sont pas».

M. Towers: Il ajoute à cela. Il ajoute à «ne sont pas».

Le président: C'est exact.

M. Towers: Ainsi il va à l'encontre de son objectif.

Le président: Non.

M. Benjamin: Non, je fais la même chose que le fait l'amendement.

Le président: Non, c'est bien. Cette partie ne présente aucun problème. Les gens qui ne sont ni fonctionnaires, ni directeurs ou pour être loués pour le transport.

D'accord. Nous devons arranger cela un peu: Que l'amendement soit modifié à la Clause 3d) en insérant une virgule après le mot «entreprenement» et en éliminant le mot «ou» et en substituant les mots «transformation», qui est déjà là, «ou» . . .

M. Benjamin: «Pour engager le transport du grain».

Le président: . . . «ou la transformation ou pour louer le transport du grain»; «pour louer» entre guillemets.

M. Benjamin: Ou avec un trait d'union.

Le président: Non, il faut que ce soit entre guillemets, je crois.

[Text]

• 1035

Is that agreed?

An hon. Members: Agreed.

The Chairman: You got one, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Amazing. Put a mark on the wall.

The Chairman: Mr. Lefebvre.

Mr. D. Lefebvre: I am a bit concerned with the words “for hire” in those quotation marks. Would not using just the word “transportation” . . . ?

An hon. Member: “For hire” means commercial transportation of grain.

The Chairman: “Commercial” might be a better word.

Mr. D. Lefebvre: But you have the words as we had before; you do not have individuals. You say “any corporation, board or co-operative” so you would exclude individuals. Also, you say: “the business of which”, and farmers who transport their grain to the elevators are not in the business of transporting grain. So if you just said “transportation” it would include for-hire transportation, anyone who is in the business of transporting.

Mr. Benjamin: I do not want to eliminate the farmer who hauls his own grain.

Mr. D. Lefebvre: No, you would not by just saying “transportation”. I am just questioning the need to have the words “for hire”. That may be confusing.

Mr. McKnight: Is transportation always considered commercial transportation? Mr. Benjamin does not, nor do we, wish to exclude the farmer.

Mr. D. Lefebvre: No, but it says “the business of which”.

The Chairman: It is the purchase, sale, storage, processing or transportation of grain. All right. I think Mr. Lefebvre has made a very good point. Therefore, before we pass this I would suggest that we delete the words “for hire”.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I have another question. What about a family farm that is incorporated, or a co-operative farm? Say you have a co-operative farm with 10 or a dozen, or you have a farm that is incorporated, a father, two sons, the wife and the daughter, that is a corporation.

The Chairman: But they are not in the business of transporting grain unless they are . . .

Mr. Benjamin: They are in the business of the sale of grain. They are in the business of the storage of grain.

Mr. McKnight: They are in the business of producing grain; the sale and the storage comes after.

The Chairman: Those are ancillaries to the business of producing the grain.

[Translation]

Est-ce d'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: Vous en avez un, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: C'est extraordinaire. Faites une croix sur le mur!

Le président: Monsieur Lefebvre.

M. D. Lefebvre: Ces deux mots «pour louer» m'inquiètent un peu, quand ils sont placés entre guillemets. Est-ce qu'en utilisant simplement le mot «transport»?

Une voix: «pour louer» veut dire le transport commercial du grain.

Le président: «Commercial» serait peut-être un meilleur mot.

M. D. Lefebvre: Mais vous obtenez ce que nous avions précédemment; vous n'incluez pas les particuliers. Vous dites «toute entreprise, commission ou coopérative» ainsi vous excluez les particuliers. Vous dites aussi: «dont l'affaire» et les fermiers qui transportent leurs grains à destination des éleveurs ne sont pas dans le commerce du transport du grain. Aussi, si vous dites simplement «le transport» ceci incluerait le transport à louer, visant ainsi toute personne qui est dans le commerce du transport.

M. Benjamin: Je ne veux pas éliminer le fermier qui transporte son propre grain.

M. D. Lefebvre: Vous ne le faites pas en ne disant que: «le transport». Je questionne seulement la nécessité d'avoir les mots «pour louer». C'est peut-être bien une source de confusion.

M. McKnight: Est-ce que le transport est toujours considéré sous l'angle commercial? M. Benjamin ne veut pas, nous non plus, exclure le fermier.

M. D. Lefebvre: Non, mais il est dit: «dont le commerce».

Le président: C'est l'achat, la vente, l'entreposage, la transformation ou le transport du grain. D'accord. M. Lefebvre a fait, à mon avis, une excellente remarque. Aussi, avant que nous allions plus loin, je propose que nous éliminions les mots «pour louer».

M. Benjamin: Monsieur le président. J'ai une autre question. Qu'est-ce qui arrive dans le cas d'une famille d'agriculteurs qui s'est incorporée, ou d'une ferme coopérative? Disons que vous avez une coopérative de 10 à 12 fermes, ou vous avez une ferme qui est incorporée, le père, deux fils, la mère et la fille, formant une société.

Le président: Mais ils ne sont pas dans le commerce du transport du grain, à moins qu'ils ne soient . . .

M. Benjamin: Ils sont dans le commerce de la vente du grain. Ils sont dans le commerce de l'entreposage du grain.

M. McKnight: Ils sont dans le commerce de la production du grain; la vente et l'entreposage viennent après.

Le président: Ce sont des services auxiliaires de la production du grain.

[Texte]

Mr. Benjamin: I just want to make sure those people are not eliminated.

The Chairman: They are not. Mr. Lefebvre, are we correct?

Mr. D. Lefebvre: Yes, Mr. Chairman. We have looked at this and the previous wording was worded in a way similar to this one for the exact purpose of not eliminating farmers, even if they are co-operative farmers.

The Chairman: All right. So we are eliminating the words "for hire".

Does the subamendment carry by adding the words "or transportation"?

Subamendment agreed to.

The Chairman: In order to keep things straight, I suggest that Mr. Benjamin withdraw his amendment by unanimous consent and then move it again. Is that agreed?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Mr. Benjamin moves that the amendment be amended in 3.(d) by inserting a comma after the word "storage" and removing the word "or" and substituting the words "processing or transportation of grain".

Amendment agreed to.

The Chairman: Mr. Mayer has a further amendment to Clause 3.(d).

• 1040

Moved by Mr. Mayer that Clause 3.(d) be further amended by adding after the word "grain" in the last line of subparagraph (d):

or is an elected or appointed representative of any board or committee involved in an advisory or other capacity with respect to the grain trade.

Is that agreed?

An. hon. Member: Could we have an explanation why that addition, Mr. Mayer?

The Chairman: Mr. Mayer.

Mr. Mayer: My feeling is that putting that additional sentence in would allow for representation, again, more by producers. Specifically, we are looking at the advisory board to the Canadian Wheat Board. Those people are there now and are in a position to be part of the process, and if we do not put it in it means that some of the same people who are now involved with the Canadian Wheat Board and with the present system would have a chance to be there again. Simply, by doing this it allows for more direct representation by producers, which is the intent of subparagraph (d).

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, if a member of the Wheat Board Advisory Committee who is elected by the... I presume that what is envisioned here is that these four

[Traduction]

M. Benjamin: Je veux seulement m'assurer que ces gens ne sont pas éliminés.

Le président: Ils ne le sont pas. Monsieur Lefebvre, avons-nous raison?

M. D. Lefebvre: Oui, monsieur le président, oui, nous nous en sommes occupés et auparavant c'était formulé de la même façon dans le but précisément de ne pas éliminer les fermiers, même s'ils sont en coopératives.

Le président: D'accord. Ainsi, nous éliminons les mots «pour louer».

Le sous-amendement est-il adopté concernant l'addition des mots «ou le transport».

Le sous-amendement est adopté.

Le président: Pour être sûr de ne pas faire erreur, je propose que M. Benjamin retire son amendement à l'unanimité et qu'il le propose à nouveau. Est-ce d'accord?

Des voix: Adopté.

Le président: M. Benjamin propose que l'amendement soit modifié à 3.(d) en insérant une virgule après le mot «entreposage» et en éliminant le mot «ou» et en substituant les mots «transformation ou le transport du grain».

L'amendement est adopté.

Le président: M. Mayer a un autre amendement à la clause 3(d).

Il est proposé par M. Mayer qu'un autre amendement à la clause 3(d) en ajoutant le mot «grain» à la dernière ligne du sous-alinéa (d):

«ou est un représentant élu ou nommé par toute commission ou comité agissant comme conseil ou à tout autre titre dans le commerce du grain.

Est-ce d'accord?

Une voix: Pouvez-vous nous expliquer la raison d'être de cette addition, monsieur Mayer?

Le président: Monseigneur Mayer.

M. Mayer: Je pense qu'en ajoutant cette phrase, ceci ouvre la porte à une représentation beaucoup plus nombreuse aux producteurs. D'une façon spécifique, nous pensons à la Commission consultative de la Commission canadienne du blé. Ces gens sont là maintenant et sont en position de faire partie du processus, et si nous ne l'ajoutons pas, cela signifierait que certaines des mêmes personnes qui sont actuellement impliquées dans la Commission canadienne du blé et dans le système actuel auraient la chance de s'y trouver à nouveau. En le faisant, cela permet une représentation plus directe de la part des producteurs, et c'est l'idée du sous-alinéa (d).

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Si un membre du Comité consultatif de la Commission canadienne du blé qui est élu par le... Je présume que ce qu'on envisage ici, est que ces quatre membres

[Text]

members would be elected at the same time as elections are held for the Wheat Board Advisory Committee.

The Chairman: It does not necessarily follow.

Mr. Benjamin: No, but it would be the most practical. In any event, whether or not they are held at the same time, a member of the Wheat Board Advisory Committee who qualifies under Clause 3.(d) with respect to the exemptions—he is just a farmer, permit holder, and is not more than a delegate to—if he is nominated by a bunch of farmers for the other position as well—namely, the position on this committee—then it would seem logical, as you pointed out, Mr. Chairman, that you would leave it up to the producers themselves whether or not they want to elect him to both the Canadian Wheat Board Advisory Committee and to this Senior Grain Transportation Committee. If he qualifies in every other way in Clause 3.(d), why would you want to eliminate Wheat Board Advisory Committee members?

The Chairman: I think you have a point well taken, and again I am going to express a point of view. What we are doing is legislating a process by which producers of grain can elect representatives to the Senior Grain Transportation Committee, and I wonder if by putting so many prescriptions in the law we are not in fact writing bad law by limiting the democratic process in so many of its aspects.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Well, Mr. Chairman, I think what we are trying to do is to make sure that the people who are going to be selected by this process are producers and that they are producers who do not have strings to any other organization and who are as independent as we can find them.

The Chairman: But is it the role of the Parliament of Canada to . . .

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): The role is to prescribe. We do that in terms of federal elections. We prescribe who may vote and who may not vote, who may be a candidate and who may not be a candidate.

• 1045

The Chairman: But we are much less restrictive than we are here. I am just wondering if we should, in law, go so far as to dictate to the electors whom they can choose. I am simply posing a rhetorical question.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, the point is, in response to Mr. Reid, that this person will be a grain producer, holding a Canadian Wheat Board permit book, who would not be a nominee, officer, director, agent or representative of any corporation, board or co-operative—but he could be, if he is a member of the Canadian Wheat Board Advisory Committee; that is an elected position of a producer who holds a Canadian Wheat Board permit. If he is not any of those other things, he should be equally eligible to run for the position of member of the Senior Grain Transportation Committee. You could have 40, 50 or 100 farmers running for the Canadian Wheat Board Advisory Committee and, then, maybe 6 or 8 or 10 of them

[Translation]

seraient élus au même moment que les élections du Comité consultatif de la Commission canadienne du blé.

Le président: Ce n'est pas obligatoire.

M. Benjamin: Non, mais ce serait le plus tragique. De toutes façons, que ces élections se fassent au même moment ou non, tout membre du comité consultatif de la Commission canadienne du blé qui est qualifié en vertu de la Clause 3(d) et de ses exemptions . . . ce n'est qu'un fermier, un détenteur de permis, et il n'est rien de plus qu'un délégué à . . . s'il est aussi nommé par un groupe de fermiers pour l'autre position . . . à savoir, la position sur ce comité . . . il semblerait alors logique, comme vous l'avez fait remarquer, monsieur le président, que vous laissiez les producteurs décider eux-mêmes s'ils veulent ou non l'élire à la fois au Comité consultatif de la Commission canadienne du blé et à ce comité directeur du transport du grain. S'il est qualifié par rapport à la Clause 3(d), pourquoi l'élimineriez-vous des membres du conseil consultatif de la Commission du blé?

Le président: Je pense que vous avez là un très bon point et je vais moi-même répéter ce que je dirai plus haut. Ce que nous faisons là, c'est légiférer sur un processus grâce auquel les producteurs de grains peuvent élire des représentants au Comité directeur du transport du grain, et je me demande si en y ajoutant autant de prescriptions, nous ne sommes pas, en vérité, en train d'écrire une bien mauvaise loi qui risque de limiter le processus démocratique à tant de points de vue.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Monsieur le président, ce que nous essayons de faire, c'est, à mon avis, de nous assurer que les gens qui seront choisis pour ce processus, soient bien des producteurs et qu'en tant que producteurs, ils n'aient aucune attache avec d'autres organismes en un mot qu'ils soient aussi indépendants que possible.

Le président: Mais c'est le rôle du Parlement du Canada de . . .

M. Reid (Kenora—Rainy River): Son rôle est de prescrire. Nous le faisons pour les élections fédérales. Nous prescrivons qui peut voter ou qui n'en a pas le droit, qui peut être un candidat et qui ne peut pas l'être.

Le président: Mais nous serions beaucoup mais restrictif que nous le sommes maintenant. Je me demande seulement si nous devrions, légalement, aller jusqu'à dicter aux électeurs qui ils peuvent choisir. Ce n'est là qu'une question de rhétorique.

M. Benjamin: Monsieur le président, pour répondre à M. Reid, je dirai que cette personne sera un céréaliculteur détenant un livret de permis de la Commission canadienne du blé et qu'il ne serait pas un agent, un directeur, un porte-parole ou un représentant d'une société, d'une commission ou d'une coopérative, mais qui pourrait l'être s'il était membre du Comité consultatif de la Commission canadienne du blé, c'est-à-dire un producteur occupant un poste électif et ayant un permis de la Commission canadienne du blé. Même s'il n'est rien de ce qu'on vient d'énumérer, il devrait également pouvoir se porter candidat au poste de membre du Comité supérieur du transport du grain. Il pourrait y avoir 40, 50 ou 100 agricul-

[Texte]

who qualify under the exclusions, who ought also to run for the Senior Grain Transportation Committee, and it will be up to the grain producers which ones they elect.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): But the point is that we do not want to see a situation where people are holding two different positions which may put them in a conflict-of-interest situation.

The Chairman: Is that not up to the people who elect them?

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Now, wait a minute, Mr. Chairman. You know, there is a general rule that a person should only be elected to one thing at a time. We have that rule here where Prairies people cannot be a member of a provincial legislature and a member of the federal legislature. If somebody wishes to go to this particular committee and stand for election and he belongs to the . . . another elected position, then he can resign one. He has to make a choice. All this is saying is that anybody who stands for this has to be a person who is going to give his time to it, and is not going to be diverted by having other interests.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, that is specious. We have scores of grain producers who have been elected to half a dozen different organizations, co-operatives, private companies. They have been elected by shareholders or by members. We have people like that in every community in the Prairies, who contribute to their community in a variety of ways. And they are elected by their peers.

The Chairman: I think you have made the point; let us not belabour it to death. Mr. Mayer.

Mr. Benjamin: I am opposed to this addition.

The Chairman: I know. That is clearly understood by all. I am opposed to it, too, but I want to hear Mr. Mayer now.

Mr. Mayer: Just briefly, Mr. Chairman. It is not that we are denying anybody representation. The people who are elected to the advisory board of the Canadian Wheat Board will be represented on the Senior Grain Transportation Committee by the Chief Commissioner of the Canadian Wheat Board. So they will certainly have their views known.

The intent of the motion is to make sure that you have the broadest possible input from producers. As Mr. Reid pointed out, you try to see the producers come there unencumbered by other interests, so that they are truly able to represent producers. That is because we all know that when we talk about system participants, it is a system and that there are many players in the system. So in order to get the best out of it, people should come to this Senior Grain Transportation Committee representing producers, pure as possible.

I realize and I agree with you to the extent that you have to be careful that you do not proscribe yourself and limit yourself

[Traduction]

teurs briguant un poste au Comité consultatif de la Commission canadienne du blé et ensuite peut-être que 6, 8 ou 10 d'entre eux seraient admissibles et devraient aussi se porter candidat à un poste au Comité supérieur du transport du grain, et le choix du candidat serait alors celui des céréaliculteurs.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Mais nous voulons éviter que les personnes occupent deux postes différents qui risqueraient de les mettre en situation de conflit d'intérêt.

Le président: N'est-ce pas laissé au choix des gens qui les élisent?

M. Reid (Kenora—Rainy River): Attendez une minute, monsieur le président. Vous savez qu'il existe une règle générale voulant qu'une personne ne soit élue qu'à un poste à la fois. Cette règle existe ici dans les Prairies en ce sens qu'une même personne ne peut être député à l'Assemblée législative de la province et à la Chambre des communes en même temps. Si quelqu'un veut faire partie de ce comité et se porter candidat à des élections alors qu'il occupe déjà un autre poste électif, il peut donner sa démission. Il lui faut faire un choix. Cela revient à dire que quiconque brigue un poste est prêt à y consacrer tout son temps et qu'il ne sera pas détourné de son travail par d'autres intérêts.

M. Benjamin: Monsieur le président, c'est précieux. Il y a des centaines de céréaliculteurs qui ont été élus membres d'une demi douzaine de différents organismes, coopératives ou sociétés privées. Ils ont été par les actionnaires ou les membres. On trouve des gens dans cette situation dans toutes les communautés des Prairies, des gens qui contribuent au bien de leur communauté de différentes façons. Et ils sont élus par leurs pairs.

Le président: Je pense que vous avez démontré ce que vous vouliez, n'insistons pas là-dessus à n'en plus finir. Monsieur Mayer.

M. Benjamin: Je m'oppose à cette addition.

Le président: Je sais. Tout le monde l'a bien compris. Je m'y oppose aussi mais je veux entendre M. Mayer maintenant.

M. Mayer: Très brièvement, monsieur le président. Il ne s'agit pas de refuser à qui que ce soit d'être représenté. Ceux qui auront été élus à la Commission canadienne du blé seront représentés au Comité supérieur du transport du grain par le commissaire principal de la Commission canadienne du blé. Il est donc certain qu'ils pourront faire connaître leur point de vue.

La motion vise à assurer la plus grande participation possible des producteurs. Comme M. Reid l'a fait remarquer, on essaie de faire en sorte que ces producteurs ne soient pas pris par d'autres intérêts, afin d'être en mesure de représenter les céréaliculteurs. Nous savons tous, lorsqu'il est question de participants du système que ces derniers sont très nombreux. Si on veut en tirer le meilleur parti possible, il faudrait que ceux qui représentent les producteurs à ce Comité supérieur du transport du grain soient aussi libres que possible.

Je me rends bien compte et je conviens avec vous qu'il faut veiller à ne pas mettre de restrictions au point qu'il n'y ait plus

[Text]

to the point where you push yourself out of existence insofar as who is eligible. But in this case, I do not necessarily see that as a problem because, as I said, we are drawing from a pool of 150,000 permit-book holders, roughly, and the people who are on the advisory board to the Canadian Wheat Board will certainly be represented first and foremost. The Chief Commissioner of the Canadian Wheat Board is listed as the first representative on the Senior Grain Transportation Committee. For these people, their chief role certainly is to be there to advise the chief commissioner.

The Chairman: Mr. Hovdebo.

Mr. Hovdebo: I cannot help but agree with you, Mr. Chairman, on the fact that we should leave this whole process up to the electorate, but by the very fact that we defeated that deletion motion from after "Alberta", we did leave in place these restrictions.

The Chairman: I know.

Mr. Hovdebo: If we had said, Okay, put a stop in it at "Alberta" ... we did leave these restrictions. If we keep on adding restrictions like this, we will eventually appoint these people ... they will be producers who make no other contribution to the trade in any way. That really is unacceptable.

• 1050

The Chairman: It seems to me that the way to resolve the issue is to put it to a vote.

Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, may I make a final point regarding Mr. Mayer's comments? The Canadian Wheat Board Advisory Committee is just that—an advisory committee only. The Canadian Wheat Board can ignore or refuse to implement any of the advisory committee's recommendations, and on occasion they have ignored or refused to implement something recommended by the advisory committee. They are advisory only. What would be wrong if, by the choice of the grain producers, a person who was elected as a Wheat Board Advisory committee member also won election by the producers in his area to the Senior Grain Transportation Committee? Because there will be occasions when the board has ignored the Wheat Board Advisory Committee. But that really is not the main point. The main point is, he is a producer who is eligible, after all these exclusions, and he is eligible to run for both positions. I think this additional exclusion is not needed and is also somewhat unfair.

The Chairman: Mr. Mayer.

Mr. Mayer: Mr. Chairman, if I might, you certainly have raised, I think, some legitimate concerns over it and I have some mixed feelings, or some second thoughts, if you will. I think generally in the democratic process you have to be careful that you do not draft things so tightly that you exclude the purpose for which they were drafted. To make a short comment, I would certainly be prepared to withdraw the motion if there is unanimous consent.

[Translation]

personne d'admissible. Mais dans ce cas-ci, je ne vois pas forcément cela comme une difficulté parce que comme je l'ai dit, nous choisissons les représentants dans un groupe de 150,000 détenteurs de permis, en gros, et que les gens qui font partie du Comité consultatif de la Commission canadienne du blé seront certainement représentés, d'abord et avant tout. Le commissaire principal de la Commission canadienne du blé est défini comme le premier représentant à faire partie du Comité supérieur du transport du grain. Le rôle principal de ces gens est certainement d'être là pour conseiller le commissaire principal.

Le président: Monsieur Hovdebo.

M. Hovdebo: Je ne puis qu'être d'accord avec vous, monsieur le président, quand vous dites que nous devrions laisser tout cela aux électeurs, mais comme nous avons rejeté la motion tendant à supprimer les mots venant après «Alberta», nous avons laissé ces restrictions en vigueur.

Le président: Je sais.

M. Hovdebo: Si nous avons dit, très bien, terminons la phrase à Alberta ... nous avons laissé ces restrictions. Si nous continuons à ajouter des restrictions comme celles-là, nous finirons par nommer des gens ... des producteurs qui ne contribuent en aucune autre façon au commerce. C'est vraiment inacceptable.

Le président: Il me semble que le moyen de trancher la question est de la mettre aux voix.

Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Puis-je faire valoir un dernier point relativement aux commentaires de M. Mayer? Le comité consultatif de la Commission canadienne du blé n'est qu'un comité consultatif. La Commission canadienne du blé peut ignorer ces recommandations ou refuser de les mettre en application, ce qu'elle a déjà fait dans le passé. Il n'est que consultatif. Quel inconvénient y aurait-il à ce que les céréaliculteurs d'une région élisent membre du Comité supérieur du transport du grain une personne déjà membre du Comité consultatif de la Commission du blé. Il est arrivé que la Commission ne tienne pas compte des recommandations de son comité consultatif. Mais ce n'est pas vraiment là le point important. L'important c'est qu'il soit un producteur admissible, après toutes ces exclusions et qu'il lui soit possible de briguer les deux postes. Je pense que cette exclusion supplémentaire n'est pas nécessaire et qu'elle est aussi quelque peu injuste.

Le président: Monsieur Mayer.

M. Mayer: Monsieur le président, si vous me permettez, vous avez évoqué avec raison, je pense, des craintes légitimes à ce propos, et je suis quelque peu ambivalent, ou j'y repense si vous voulez. Je pense qu'en général, si on veut que le processus reste démocratique, il faut prendre garde de ne pas prévoir les conditions strictes au point de leur faire perdre leur raison d'être. Bref, je suis tout à fait prêt à retirer la motion s'il y a consentement unanime.

[Texte]

The Chairman: Is there unanimous consent for Mr. Mayer to withdraw?

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): No. I kind of like it.

The Chairman: Just because you are all alone does not mean you are necessarily right, Mr. Reid.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): I do not think I am alone.

The Chairman: We are either going to vote on this or withdraw it. I will hear Mr. McKnight and then we are going to move.

Mr. McKnight: Just to confuse the waters further, if I may.

The Chairman: That is what I was afraid of.

Mr. McKnight: The concern expressed to this committee throughout the hearings we held in western Canada was the concern that organizations, in fact—in the opinion of some of the members and those who voted for advisory committee members and other bodies that are involved in the business of transportation and the facilitating of the transportation of grain in western Canada—were not representing their views.

There were two extremes, if you if you wish: the extremes that we have put forward in this committee that the producers be a suffix (*a*), which is redundant, but a Canadian Wheat Board permit holder and be totally dedicated to that interest that he or she shares with all other producers; or the other extreme, put forward by the prairie pools, who said that there is already someone there, the chairman of the advisory board, who could represent the interests of all producers and the chairman of the Livestock Feed Board, who could represent all producers.

We do not see that those elected people . . . and in reference to the advisory committee to the Canadian Wheat Board, we all know that you cannot be all things to all people and represent all views, and it is brought out in the fact of the very low voter turnout and the very low support that members of that advisory committee get in the percentage of eligible electors who turn out to support them in the elections. So we have taken the opposite view to some, to broaden and expand the base and have representation that is not redundant; we felt that the advisory committee, as opposed to the prairie pools, was not, in fact, excluded but we did not want it included.

The Chairman: Okay. Just one brief comment and then a question. The comment is on Mr. Reid's remarks, which are quite correct, that you cannot be a member of a provincial legislature and of the Parliament of Canada at the same time. But you can be a member of a municipal council and the Parliament of Canada at the same time, so you can represent two different groups.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): That is correct, and we are not excluding those people from this committee either.

[Traduction]

Le président: Consentons-nous à l'unanimité à ce que M. Mayer retire sa motion?

M. Reid (Kenora—Rainy River): Non, je l'aime assez.

Le président: Ce n'est pas parce que vous êtes seul que vous avez forcément raison, monsieur Reid.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Je ne suis pas seul, je pense.

Le président: Nous allons mettre la motion aux voix ou la retirer. Je donne la parole à M. McKnight et ensuite nous allons décider.

M. McKnight: Juste pour embrouiller un peu plus les choses, si vous me permettez.

Le président: C'est ce que je craignais.

M. McKnight: Tous les témoins que le Comité a entendus dans l'Ouest ont dit craindre que ces organismes ne représentent pas leur point de vue—c'est ce qu'ont dit craindre certains membres et ceux qui élaient des membres du Comité consultatif d'autres organismes s'occupant du transport et de l'amélioration du transport du grain dans l'Ouest.

Il y avait deux extrêmes, si vous voulez. Le premier que nous avons présenté au Comité à savoir que les producteurs soient un suffixe (*a*) ce qui est redondant, mais un détenteur de permis de la Commission canadienne du blé qui soit totalement dévoué aux intérêts qu'il ou elle partage avec les autres producteurs, ou l'autre extrême suggéré par les pools des Prairies qui ont dit qu'il y avait déjà quelqu'un à ces postes, le président du Conseil consultatif qui pourrait représenter les intérêts de tous les producteurs ainsi que le président de l'Office des provendes qui pouvaient représenter tous les éleveurs.

Nous ne pouvons concevoir que ces personnes élues . . . et à propos du comité consultatif de la Commission canadienne du blé, nous savons tous qu'on ne peut représenter les points de vue de tout le monde, ce qui est démontré par le fait que très peu de gens votent et que les membres du comité consultatif ne sont élus que par un très faible pourcentage à chaque élection. Nous avons donc adopté la position contraire qui serait d'étendre et d'élargir la base pour que la représentation ne soit pas redondante; nous estimions que le comité consultatif n'était pas en fait exclu, par rapport aux pools des Prairies, mais nous ne voulions pas qu'il soit inclus.

Le président: Très bien. Juste un bref commentaire suivi d'une question. Le commentaire porte sur les propos de M. Reid qui a tout à fait raison de prétendre qu'on ne peut en même temps être député à l'Assemblée législative d'une province et à la Chambre des communes. On peut cependant faire partie d'un conseil municipal et être aussi député à la Chambre des communes, ce qui montre qu'on peut représenter deux groupes différents.

M. Reid (Kenora—Rainy River): C'est exact et nous n'excluons pas ces personnes du Comité non plus.

[Text]

• 1055

The Chairman: But I have a question for Mr. Mayer. Would a delegate to one of the pools be excluded by your amendment?

Mr. Mayer: No.

The Chairman: He is not involved in the grain trade?

Mr. Mayer: No.

The Chairman: Okay.

Mr. Mayer: What we are specifically talking about . . .

The Chairman: Okay, that is all I want to know. Are you still asking to withdraw, or not?

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): I think we should have a look.

Mr. Mayer: Okay.

The Chairman: All right. The question is on Mr. Mayer's amendment, which is to add after the word "grain" the following:

or is an elected or appointed representative of any board or committee involved in any advisory or other capacity with respect to the grain trade;

Shall the amendment carry?

Amendment agreed to.

The Chairman: If it were close, Mr. Benjamin, I should have joined you.

All right, does that dispose of paragraph (d)? So we move to paragraph (e). Paragraph (e) is:

(e) not more than twelve other members to be appointed by the Minister on the advice of the organizations to be represented as follows:

Are there any amendments to that paragraph?

The Chairman: Mr. Tessier.

M. Tessier: Monsieur le président, comme je veux, au paragraphe 9 . . .

The Chairman: No, no, Mr. Tessier, I am talking about paragraph (e) itself, then we will do them (i), (ii), (iii) to (ix).

M. Tessier: Monsieur le président, je veux rajouter un membre . . . Allez-vous le rajouter?

I want to add one member, and if you stick with 12, it will be impossible to . . .

The Chairman: No, no, I am just doing this paragraph here.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): No, no, he wants to increase the number of people on paragraph (ix), and to do that, he has to have this subclause open, because we will have to increase the numbers.

The Chairman: Yes.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): So what he is saying is, do not do anything about that subclause until you have done the rest of the paragraph.

[Translation]

Le président: Mais j'ai une question à poser à M. Mayer. Votre amendement exclurait-il un délégué à un pool?

M. Mayer: Non.

Le président: Il ne participe pas au commerce du grain?

M. Mayer: Non.

Le président: Très bien.

M. Mayer: Ce dont il est question . . .

Le président: Très bien, c'est tout ce que je veux savoir. Demandez-vous encore à retirer votre motion?

M. Reid (Kenora—Rainy River): Je pense que nous devrions y réfléchir.

M. Mayer: Très bien.

Le président: Très bien. Le vote porte sur la motion d'amendement de M. Mayer, tendant à ajouter après le mot «grain» ce qui suit:

ou soit un représentant élu ou nommé d'une commission ou d'un comité s'occupant à titre consultatif ou autre du commerce du grain»

La motion est-elle adoptée?

(La motion d'amendement est adoptée).

Le président: S'il m'avait fallu trancher, monsieur Benjamin, je vous aurais appuyé.

Très bien, est-ce que cela règle le cas de l'alinéa d)? Nous passons donc à l'alinéa e). L'alinéa e) se lit comme suit:

e) au plus douze autres membres nommés par le ministre sur la recommandation des organismes représentés comme suit:

Propose-t-on des amendements à cet alinéa?

Le président: Monsieur Tessier.

Mr. Tessier: Mr. Chairman, as I want, in section 9 . . .

Le président: Non, non, monsieur Tessier, je voulais parler de l'alinéa e) lui-même, nous passerons ensuite au sous-alinéa (i), (ii), (iii) jusqu'à (ix).

Mr. Tessier: Mr. Chairman, I would like to add a member . . . Are you going to add one?

Je veux ajouter un membre et si vous en tenez à douze, il sera impossible . . .

Le président: Non, je n'en suis qu'à cet alinéa, ici.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Non, non, il veut augmenter le nombre de gens prévus au sous-alinéa (ix) et pour cela, il faut que ce sous-paragraphe soit mis à part, parce que nous devons augmenter le nombre de membres.

Le président: Oui.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Il dit donc de ne rien changer au sous-alinéa tant qu'on n'aura pas fait le reste de l'alinéa.

[Texte]

The Chairman: All right. Okay, paragraph (i):

(i) three members, representing primary elevator licensees in Canada as prescribed by regulations made by the Governor in Council, one member representing the Co-operative Wheat Producers Organization, one member representing the United Grain Growers and one member representing the two largest privately-owned primary elevator licensees.

Mr. Lefebvre.

Mr. D. Lefebvre: One comment with respect to the drafting, Mr. Chairman. I think it might assist if we were to take the words "prescribed by regulations made by the Governor in Council" and put them at the end, because the first two members, one member representing the Canadian Co-operative Wheat Producers Organization and the member representing the United Grain Growers, do not have to be prescribed by the Governor in Council. So the clause could read as follows: "three members, representing the following primary elevator licensees in Canada:" and then go to one member, one member, one member, and add at the end, applicable only to the third . . . of the paragraph, the words "as prescribed by regulations". So the Governor in Council would prescribe the two largest privately-owned primary elevator licensees, which I think is the intention.

The Chairman: All right. Now, I have another concern about the paragraph. Do we mean three members, or do we mean six members? I do not think it is clear.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Three.

The Chairman: Three members. Then it should be one of which, and one of which, and one of which. Okay, we will have to have some amendments then.

Mr. Benjamin: We have a subamendment that starts right at the first word.

• 1100

The Chairman: All right. But just before you get to it—Mr. Lefebvre, would you write a proper subamendment to do what you suggested?

Mr. Benjamin: You want to switch the words "of which" in there? Three "of which", or three "of whom"?

The Chairman: "Of whom".

Mr. D. Lefebvre: I think if we add the following:

three members, representing the following primary elevator licensees in Canada:

Then you say one member—so you had three at the beginning, and then you say one member representing him; one and one. I do not think you can end up having six.

The Chairman: That is already there.

Mr. Lefebvre is preparing that amendment, and I will read it when we have it in writing. In the meantime, let us take a three-minute break.

[Traduction]

Le président: Très bien. Commençons par le sous-alinéa (i):

(i) trois membres représentant les détenteurs de permis d'éleveurs primaires au Canada, tel que prévu par le règlement établi par le Gouverneur en conseil, un membre représentant la *Co-operative Wheat Producers Organization*, un membre représentant la *United Grain Growers* et un membre représentant les deux plus importants détenteurs de permis primaires du secteur privé.

Monsieur Lefebvre.

M. D. Lefebvre: Un commentaire à propos de la formulation, monsieur le président. Je pense qu'il serait peut-être facile de mettre les mots «prescrits par un règlement établi par le Gouverneur en conseil» à la fin de l'alinéa, parce que les deux premiers membres, celui qui représente le *Canadian Co-operative Wheat Producers Organization* et le membre représentant la *United Grain Growers* n'ont pas à être prescrits par le Gouverneur en conseil. Le sous-alinéa se lirait donc comme suit: «trois membres représentant les détenteurs de permis d'éleveurs primaires au Canada:» ensuite nommer trois membres et ajouter à la fin du sous-alinéa ce qui ne s'applique qu'au troisième, c'est-à-dire «comme prévu par le règlement». Ainsi le Gouverneur en conseil prescrirait les deux plus importants détenteurs de permis d'éleveurs primaires du secteur privé, ce qui est l'intention, je pense.

Le président: Très bien. Maintenant, il y a une autre chose qui m'inquiète dans cet alinéa. Doit-on dire trois membres ou six membres. Je ne pense pas que ce soit clair.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Trois.

Le président: Trois membres. On devrait donc dire dont l'un, et dont l'un et dont l'un. Très bien, nous aurons donc quelques amendements.

M. Benjamin: Nous avons un sous-amendement dès le premier mot.

Le président: Très bien. Mais auparavant, monsieur Lefebvre, voudriez-vous rédiger, dans les formes voulues, un sous-amendement exprimant ce que vous dites?

M. Benjamin: Vous voulez introduire ici les mots «*of which*»? Trois «*of which*» ou trois «*of whom*»?

Le président: «*of whom*».

M. D. Lefebvre: Bien sûr, si nous ajoutons les mots qui suivent:

trois membres, représentant les titulaires de permis d'exploitation d'éleveur suivants:

Vous dites donc un membre, vous en aviez trois au début, et ensuite vous dites un membre le représentant; un et un. Je ne pense pas que vous puissiez finir avec six.

Le président: C'est déjà là.

M. Lefebvre rédige cet amendement. Je le lirai quand j'aurai le texte. En attendant, prenons une pause de trois minutes.

[Text]

Committee is recessed for three or four minutes.

• 1105

• 1112

The Chairman: Order, please. Let us get back to work.

I think I have the proper wording now for paragraph (e)(i). Mr. Lefebvre kindly did the legal work for us, but the way he did it would have required four subamendments.

Mr. Towers.

Mr. Towers: I move that Clause 3.(e)(i) be withdrawn and the following substituted therefor:

three members representing the following primary elevator licensees in Canada: one member representing the Canadian Co-operative Wheat Producers Organization, one member representing the United Grain Growers Limited, and one member representing the two largest privately owned primary elevator licensees as prescribed by regulation made by the Governor in Council.

Speaking to this amendment, Mr. Chairman, possibly we can handle it very quickly, because it does give a fair coverage, I think, for the members of the commission.

• 1115

Secondly, it achieves the purpose of cutting down somewhat on the membership of the commission, because as we have heard this morning, there has to be an increase in members in other areas to give this broad representation. Further to that, there should be perhaps an understanding that in referring to the "Canadian Co-operative Wheat Producers", this is a name prescribed by the three pools themselves, because they used it in the March 25 budget of 1983: they referred to themselves as "sponsored by the Canadian Co-operative Wheat Producers", the central organization of the three pools. So it is very obvious that they have the organization set up and they have their own spokesmen. So I do not see that there would be any problem. It does give fair coverage and I think fair representation.

The Chairman: Thank you, Mr. Towers. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, on a point of order, I am not ready to take part in the discussion yet, but we have a further subamendment Mr. Hovdebo would like to present, which . . .

The Chairman: Mr. Hovdebo cannot, unless you leave.

Mr. Benjamin: I will move it, but he can present it.

It does not do violence to the wording that Mr. Lefebvre put in, such as the words "the following" and "limited". He has just moved "as prescribed by regulations made by the Governor in Council" to the end of that. So our subamendment does not affect any of that wording; but it does affect other

[Translation]

La séance est levée pour trois ou quatre minutes.

Le président: À l'ordre, s'il vous plaît. Revenons-en aux choses sérieuses.

J'ai maintenant le texte de l'alinéa e)(i), que M. Lefebvre a eu l'amabilité de rédiger en termes juridiques, mais de la façon dont il l'a fait, il nous faudrait quatre sous-amendements.

Monsieur Towers.

M. Towers: Je propose que l'alinéa 3.e)(i) soit retiré et qu'on lui substitue ce qui suit:

trois membres représentant les titulaires de permis d'exploitation d'élévateur suivants: un représentant de la *Canadian Co-operative Wheat Producers Organization*, un représentant de la *United Grain Growers Limited*, et un représentant des deux plus importants titulaires privés de permis d'exploitation d'élévateurs primaires, comme l'exige le règlement adopté par le gouverneur en conseil.

Je pense, monsieur le président, que nous pouvons en terminer très rapidement avec cet amendement, puisqu'il traite assez bien de l'ensemble de la question.

Deuxièmement, il permet de réduire quelque peu le nombre de membres de la Commission parce que d'après ce qu'on nous a dit ce matin, il faut augmenter le nombre de membres dans d'autres secteurs pour assurer une représentation aussi vaste. En outre, il faudrait peut-être qu'il soit entendu que lorsqu'on parle de la *Canadian Co-operative Wheat Producers* qu'il s'agit d'un nom prescrit par les trois pools eux-mêmes parce qu'ils l'ont utilisé dans leur budget du 25 mars 1983. Ils ont dit en parlant d'eux-mêmes qu'ils étaient parrainés par la *Canadian operative Wheat Producers*, l'organisme central des trois pools. Il est donc bien évident qu'ils ont établi l'organisme et qu'ils ont leur porte-parole. Je n'imagine donc pas qu'il puisse y avoir des problèmes. La portée est assez étendue et je pense que c'est une représentation équitable.

Le président: Merci, monsieur Towers. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'invoque le Règlement; je ne suis pas prêt encore à prendre part à la discussion, mais nous avons encore un autre sous-amendement que M. Hovdebo aimerait présenter, un amendement qui . . .

Le président: M. Hovdebo ne peut pas, à moins que vous ne sortiez.

M. Benjamin: Je vais donc le proposer, mais il peut le présenter.

Il n'apporte pas de changement à la formulation que M. Lefebvre a proposée comme les mots «le suivant» et «limité». Il a seulement proposé d'ajouter ensuite «tel que prescrit par un règlement établi par le gouverneur en conseil». Notre sous-amendement ne change donc rien à cette formulation mais il

[*Texte*]

wording. Would you like us to move it in conjunction with Mr. Lefebvre's, or would you like us to do it first or following Mr. Lefebvre's?

The Chairman: Is it part of paragraph (e)(i)?

Mr. Benjamin: Yes.

The Chairman: You should move it now.

Mr. Hovdebo: Do you want me to read the amendment?

The Chairman: No, I want Mr. Benjamin to do it. I am not going to allow that . . .

Mr. Benjamin: I will move it; he can present it.

The Chairman: No, you present it, sir. Only members of the committee can present it.

Mr. Benjamin: All right.

The Chairman: We are not going to start playing games.

Mr. Benjamin: It seems to me somebody did that yesterday.

The Chairman: Yes; and somebody should not have. I am not going to allow it any more.

Mr. Benjamin: All right.

I move that the amendment be amended in Clause 3.(e)(i) by deleting the word "three" in line 1 and substituting the word "five"; and deleting the word "one" in line 3 and substituting the words "three members"; and deleting the words "two largest" from line 7.

You can either accept it now or I will have to move another subamendment later, but I have this subamendment: and deleting paragraphs (e)(ii) and (e)(iii).

The Chairman: We will hold fire on paragraphs (e)(ii) and (e)(iii).

Mr. Benjamin: All right.

The Chairman: I need that in writing, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Yes.

The Chairman: As I understand it, the effect of Mr. Benjamin's amendment would increase the representatives from three to five and allow three for the Canadian Co-operative Wheat Producers. Is that correct?

All right. So you have heard the subamendment and you know its intent.

Mr. Hovdebo:

Mr. Hovdebo: I contend that part (e)—and it is very difficult to separate the parts—in particular, part (e)(i) is an attack by the Conservative Party on the pools, because it eliminates membership from the three specific, different pools that operate separately and it does not give them any . . .

[*Traduction*]

en modifie d'autres. Aimerez-vous que nous le proposons avec celui de M. Lefebvre ou préférez-vous que nous le fassions avant ou après celui de M. Lefebvre?

Le président: Est-ce que cela fait partie du sous-alinéa (e)(i)?

M. Benjamin: Oui.

Le président: Vous devriez le présenter maintenant.

M. Hovdebo: Voulez-vous que je lise la motion d'amendement?

Le président: Non, je veux que ce soit M. Benjamin qui le fasse, je ne permettrai pas que . . .

M. Benjamin: Je vais le proposer, il peut le présenter.

Le président: Non, vous le présentez, monsieur. Seuls les membres du Comité le peuvent.

M. Benjamin: Très bien.

Le président: Nous n'allons pas commencer à finasser.

M. Benjamin: Il me semble que quelqu'un l'a fait hier.

Le président: Oui, il n'aurait pas dû. Je ne le permettrai plus.

M. Benjamin: Très bien.

Je propose que l'amendement portant sur le sous-alinéa 3.9(i) soit amendé en remplaçant le mot «trois» de la ligne 1 par le mot «cinq», et en remplaçant le mot «trois» de la ligne 3 par les mots «trois membres»; et en supprimant les mots «les deux plus importants» de la ligne 7.

Vous pouvez l'accepter maintenant ou je peux présenter la motion plus tard, mais j'ai aussi le sous-amendement: et en supprimant les sous-alinéas (e)(ii) et (e)(iii).

Le président: Nous ne toucherons pas ces deux sous-alinéas pour le moment.

M. Benjamin: Très bien.

Le président: Il faut que vous me donniez cela par écrit, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Oui.

Le président: Si j'ai bien compris, le sous-amendement de M. Benjamin porterait le nombre de représentants de trois à cinq et permettrait trois représentants à la *Canadian Co-operative Wheat Producers*. Est-ce exact?

Très bien. Vous avez donc entendu le sous-amendement et vous en connaissez l'intention.

Monsieur Hovdebo.

M. Hovdebo: Je prétends que la partie (e) et il est très difficile de distinguer les parties particulièrement le sous-alinéa (e)(i) qui est une attaque du parti conservateur menée contre les pools parce qu'il élimine les membres de trois pools différents qui sont exploités séparément et qu'il ne leur donne aucun . . .

[Text]

• 1120

If you look at it the way it is now, three members in paragraph (e)(i) will ship over 90% of the grain and two members in paragraphs (e)(ii) and (iii) will ship less than 10% of the grain and they will have two representatives compared to three for 90% of the grain. Right now the wheat pools ship 63% of all the grain in the west and they are being represented by one person. The UGG ships 17% of the grain in the west and they are being represented by one person. All of the private elevators—and there are quite a number; three of them are fairly large—ship 20% of the grain and they are getting three representatives for 20% of the grain.

This amendment allows approximately one member for each 20% of the grain so it gives three members to the pools, one probably to each of the pools; one member to the UGG; and one member to the private elevator companies, who ship all together about 20% of the grain.

I have just one more thing. First of all, I am a bit concerned about the fact that there are only five members with all the licensed elevators compared to 19 on the whole of the thing.

There is another factor as well, and that is that you have to recognize that what we are trying to do here is increase the representatives of producers. The three pools and the UGG are indirectly also representatives of producers so they do have a role in there as well. By eliminating the three pools, as this Conservative amendment does, and giving them only one representative, we have reduced the amount of producer representatives considerably.

The Chairman: Thank you, Mr. Hovdebo.

Mr. Flis.

Mr. Flis: Are we speaking now on the subamendment only?

The Chairman: Yes, the subamendment.

Mr. Flis: Okay. I will pass then.

The Chairman: Mr. Towers.

Mr. Towers: Just in answer to that, Mr. Chairman, as I pointed out, and perhaps Mr. Hovdebo missed it, the three pools operate in conjunction and they recognize themselves as one body because they say “sponsored by the Canadian Co-operative Wheat Producers Organization”, the central organization of the three pools. So they have a spokesman.

Really, what we are trying to do is have a broader representation on this committee, which I think this amendment will do.

Further to that, the pools in their brief recommended—and I will read it for the benefit of the members again:

The pools

—and it is plural . . .

The pools recommend that Clause 3.(d) be amended to delete eighteen and substitute thirteen.

[Translation]

De la façon dont c'est formulé, à l'heure actuelle, les trois membres prévus au sous-alinéa (e) (i) expédieront plus de 90 p. 100 du grain et les deux mentionnés au sous-alinéa (e)(ii) et (iii) qui expédieront moins de 10 p. 100 du grain auront deux représentants comparativement aux trois de ceux qui expédient 90 p. 100 du grain. À l'heure actuelle, les pools expédient 63 p. 100 de tout le grain de l'Ouest et ils n'ont qu'un représentant. La UGG qui expédie 17 p. 100 du grain de l'Ouest a un représentant. Tous les éleveurs du secteur privés, il y en a un grand nombre; trois d'entre eux sont relativement importants, expédient 20 p. 100 du grain et ils ont trois représentants.

Cet amendement permettrait un représentant pour chaque parti expédiant 20 p. 100 du grain, c'est-à-dire trois des pools, probablement un pour chaque pool, un de l'UGG; et un des sociétés privées d'éleveurs qui expédient dans l'ensemble à peu près 20 p. 100 du grain.

Je n'ai qu'un autre point à ajouter. Tout d'abord, je trouve quelque peu inquiétant que les éleveurs ayant un permis n'aient que 5 représentants sur 19.

Il y a un autre facteur aussi, et c'est que vous avez reconnu que ce que nous essayons de faire ici était d'accroître la représentation des producteurs. Les trois pools et l'UGG sont aussi indirectement des représentants des producteurs et ils ont donc aussi un rôle à jouer. En éliminant ces trois pools, comme le fait cette motion d'amendement du parti conservateur, et en ne leur accordant qu'un seul représentant, nous avons considérablement réduit la représentation des producteurs.

Le président: Merci, monsieur Hovdebo.

Monsieur Flis.

M. Flis: Nous en tenons-nous maintenant uniquement au sous-amendement?

Le président: Oui, le sous-amendement.

M. Flis: Très bien. Je vais donc passer.

Le président: Monsieur Towers.

M. Towers: Seulement pour répondre à cela, monsieur le président, comme je l'ai déjà fait remarquer et peut-être que M. Hovdebo ne l'a pas noté, les trois pools sont exploités en collaboration et ils se reconnaissent eux-mêmes comme un seul organisme lorsqu'ils disent «parrainé par la *Canadian Co-operative Wheat Producers Organization*», l'organisme central des trois pools. Ils ont donc un porte-parole.

Nous voulons en réalité élargir la représentation à ce Comité, ce que cet amendement permet, je pense.

En outre, les pools ont recommandé dans leur mémoire, et je vais le lire encore une fois, pour les membres du Comité:

Les pools

. . . et c'est au pluriel . . .

Les pools recommandent qu'on modifie l'alinéa 3.(d) en remplaçant dix-huit par treize.

[Texte]

So really what we are doing, and what they want us to do, is we are cutting down the membership in the commission.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, a couple of points. In the first place, the Canadian Co-operative Wheat Producers Organization is not a primary elevator licensee, and the amendment says "three members representing the following primary elevator licensees". That is the first point.

The second point: The Canadian Co-operative Wheat Producers Organization as such is nothing more than an association. It came into existence in the 1920s when there was no Canadian Wheat Board and it was the selling agency for the three wheat pools. It operated as a selling agency up to about the beginning of World War II. Since then it has been nothing more than an association of the three pools. That association does not buy, store, handle or ship grain.

I find it incomprehensible, just unbelievable, that someone would propose an amendment that gives grain producers that handle 80% of the grain in the three Prairie Provinces and the B.C. Peace River country two representatives but gives the outfits who handle 20% of the grain in western Canada two representatives, or actually three. When you look at Clause 3.(d)(ii) and (iii) as well, Clause 3.(e)(ii) and (iii), they get three representatives for handling 20% of the grain. Now you can be as anti-pool as you like, as some of my colleagues obviously are, but I am sure they would want to be fair in terms of the representation. But in the first place the Canadian co-operative wheat producers . . .

• 1125

Mr. Mayer: On a point of order. Mr. Chairman . . .

The Chairman: Yes.

Mr. Benjamin: I submit that it is out of order . . .

The Chairman: Excuse me, a point of order, Mr. Mayer.

Mr. Mayer: Just briefly, Mr. Chairman, just to set the record straight. We are not anti-pool and the amendment clearly is not anti-pool. The amendment clearly is in favour of producers. There is a big difference.

The Chairman: That is not a point of order.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, it is out of order. In the context of this amendment, it is out of order to have one member from the Canadian Co-operative Wheat Producers Organization, since they are not primary elevator licensees.

Mr. Flis: On a point of clarification, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Flis.

[Traduction]

Par conséquent, ce que nous faisons en réalité et ce qu'ils veulent que nous fassions, c'est réduire le nombre de membres de la Commission.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, deux points. Premièrement, la *Canadian Co-operative Wheat Producers Organization* n'a pas de permis d'élévateurs primaires, et l'amendement stipule «trois membres représentant les détenteurs de permis d'élévateurs primaires suivants». C'est le premier point.

Le deuxième: la *Canadian Co-operative Wheat Producers Organization* comme telle n'est rien de plus qu'une association. Elle a été créée dans les années 20 alors que la Commission canadienne du blé n'existait pas et c'était l'organisme de vente des trois pools du blé. Elle a joué le rôle d'un organisme de vente à peu près jusqu'à la Deuxième guerre mondiale. Depuis, ce n'est rien de plus qu'une association de trois pools. Cette association ne s'occupe pas de l'achat, du stockage, de la manutention ou de l'expédition du grain.

Je trouve qu'il est incompréhensible, tout à fait incroyable, que quelqu'un propose un amendement qui donne deux représentants aux céréaliculteurs qui s'occupent de la manutention de 80 p. 100 du grain des trois provinces des Prairies et de la région de Peace River en Colombie-Britannique, et qu'elle donne aussi deux représentants, en réalité, trois, à des organismes qui ne s'occupent que de 20 p. 100 du grain de l'Ouest. Si vous examinez les sous-alinéas 3.(d)(ii) et (iii) également, vous voyez qu'ils ont trois représentants alors qu'ils ne s'occupent de la manutention que de 20 p.c. du grain. On peut s'opposer au pools tant qu'on veut, comme le font manifestement certains de mes collègues, mais je suis sûr qu'ils voudraient que chacun soit représenté de façon équitable. Mais pour commencer, la *Canadian Cooperative Wheat Producers Organization* . . .

M. Mayer: J'invoque le Règlement, monsieur le président . . .

Le président: Oui.

M. Benjamin: Je prétends qu'il est irrecevable . . .

Le président: Excusez-moi, votre recours au règlement, monsieur Mayer.

M. Mayer: Brièvement, monsieur le président, seulement pour une mise au point. Nous ne sommes pas anti-pools, et il est bien évident que cet amendement ne l'est pas. C'est un amendement qui favorise manifestement les producteurs. Il y a une grosse différence.

Le président: Ce n'est pas un recours au Règlement.

M. Benjamin: Monsieur le président, il est irrecevable. À propos de cet amendement, la *Canadian Co-Operative Wheat Producers Organization* ne peut avoir un représentant car elle n'a pas de permis d'élévateurs primaires.

M. Flis: Un éclaircissement, monsieur le président.

Le président: Monsieur Flis.

[Text]

Mr. Flis: The question I wanted to ask Mr. Towers and Mr. Benjamin sort of clarified it a bit, but I am getting a double message here: one being that the Canadian Co-operative Wheat Producers Organization does actually represent the three major pools; the other being that this organization really does not exist and really does not have any authority. Really, as Mr. Benjamin says, it is not a primary elevator licensee.

So we have here, I think, that the intention of the mover was to reduce the size of the committee, as recommended by the pools themselves. On the other hand, we should look at fairness, on this whole committee, because I think in looking at the proposed act that grain producers and their representations—I am sure the movers wanted to be fair there—and I am sure they would want to be fair here too.

As it is now, the way I understand this clause is that the three Prairies pools, which do represent, I guess, the largest shipment of grain in Canada, would have only one representative versus two representing all the other shipments.

So I guess my question here to the mover is to ask if this really is fair. Will the committee function properly if it is so unbalanced and so disproportionate? Consequently, I get two messages again. One is that the movers would like to keep it to one. The NDP suggest maybe two. I wonder whether we can maybe negotiate either by 12.30 p.m. or over the lunch-break to perhaps saw it off in between somewhere, so as we could at least maybe give the pools two representatives. That would recognize again the whole concept of the bill as trying to be fair to all the producers, to all the system participants, railways, the producers, etc. Again, I think this is a crucial clause but I would again highlight ... let us look at it from the aspect of fairness.

The Chairman: The question was put through me to Mr. Towers and I think we should have Mr. Towers answer first. Please proceed.

Mr. Towers: Yes. Actually, with regard to the point that the Canadian Co-operative Wheat Producers Organization is not a licensed organization in Canada, I could accept that and, perhaps, it could be redrafted. But as I pointed out, the pools themselves recognize that it is a central organization, because they say:

... sponsored by the Canadian Co-operative Wheat Producers, the central organization of the three pools ...

So they recognize it themselves. And further to that ...

Mr. Flis: For the record, what document is Mr. Towers quoting?

Mr. Towers: It is their budget of March 25 ...

Mr. Mayer: It is a newsletter circulated by the Alberta Wheat Pool.

Mr. Towers: It is a newsletter.

[Translation]

M. Flis: M. Benjamin a en quelque sorte apporté un éclaircissement à la question que je voulais poser à M. Towers, mais je reçois deux messages ici, d'une part on dit que la *Canadian Wheat Producers Organization* ne représente pas vraiment les trois principaux pools. D'autre part, on dit que cet organisme n'existe pas réellement et qu'il n'a réellement aucun pouvoir. En fait, comme le fait remarquer M. Benjamin, il n'a pas de permis d'éleveurs primaire.

Je pense donc que le motionnaire voulait réduire le nombre de membres du Comité comme les pools eux-mêmes l'ont recommandé. D'autre part, nous devrions veiller à ce que tous soient représentés de façon équitable à ce Comité, parce que je pense que si on considère que le projet de loi veut que les céréaliculteurs aient leurs représentants—je suis certain que les motionnaires se souciaient d'équité dans ce cas-là—et je suis certain qu'ils s'en soucient aussi dans ce cas-ci.

Tel que c'est maintenant, d'après la façon dont j'interprète cette disposition, les trois pools des Prairies qui représentent, je suppose le plus gros pourcentage d'expédition de grains au Canada, n'auraient qu'un seul représentant alors que le reste des expéditeurs en auraient deux.

Par conséquent, je suppose que j'aimerais demander au motionnaire s'il pense que c'est vraiment juste. Le Comité fonctionnera-t-il bien s'il est déséquilibré et disproportionné? Par conséquent, je reçois encore deux messages. D'une part, les motionnaires aimeraient s'en tenir à un seul représentant. Le NPD suggère qu'on pourrait peut-être en mettre deux. Je me demande si nous ne pourrions pas négocier vers 12h 30, ou pendant la pause du dîner, ou si nous ne pourrions pas faire une distinction quelque part, pour que nous puissions donner au moins deux représentants aux pools. Cela tiendrait compte encore une fois de toutes les tensions du projet de loi qui veut se montrer équitable envers tous les producteurs, envers tous les participants du système, les chemins de fer, les producteurs, etc ... Là encore, je pense que c'est une disposition d'importance cruciale, et j'insiste encore une fois ... Examinons-le avec un souci d'équité.

Le président: La question s'adressait à M. Towers, par mon intermédiaire, et je pense que c'est lui qui devrait y répondre le premier. Allez-y s'il vous plaît.

M. Towers: Oui. En fait, pour ce qui est de faire valoir que la *Canadian Cooperative Wheat Producers Organization* n'a pas de permis au Canada, je peux accepter cela et le sous-alinéa pourrait peut-être être reformulé. Cependant, comme je l'ai fait remarquer, les pools reconnaissent eux-mêmes que c'est un organisme central, parce qu'ils disent:

... parrainé par la *Canadian Co-Operative Wheat Producers*, l'organisme central des trois pools.

ils le reconnaissent donc eux-mêmes. En outre ...

M. Flis: Pour que ce soit consigné au compte rendu; de quel document M. Towers a-t-il cité un extrait?

M. Towers: C'est leur budget du 25 mars.

M. Mayer: C'est un bulletin de l'Alberta Wheat Pool.

M. Towers: C'est un bulletin.

[Texte]

Mr. Flis: Just for Alberta though. Saskatchewan and Manitoba pools would not be represented in that statement.

The Chairman: Oh, no; they would be.

Mr. Towers: Yes; naturally they would be, because they say, It is the central organization of the three pools. So it is either that or they do not know what they are talking about. It is one or the other.

Mr. Mayer: They did present one brief.

Mr. Towers: They did present one brief, and it would seem to me that we have one body there which is speaking. Now if you want to change the phraseology of the licensee from Canada, perhaps our drafters could do that.

The Chairman: I do not think it makes much difference, because if the Canadian Co-operative Wheat Producers Organization is an organization of licensees, which I assume it is, then I think it is only a semantics problem.

• 1130

Mr. Benjamin: That is not cemented, Mr. Chairman. The Canadian Co-operative Wheat Producers Organization does not, as such, hold any primary elevator licences. It is not recognized by the Canadian Wheat Board or the Canadian Grain Commission as an organization that holds primary elevator licences. Mr. Chairman, I have reason to believe this representation by one member for the three prairie pools will be absolutely unacceptable to the three prairie pools. They operate independently, they report and are accountable only to their members in each of those three provinces. They carry on joint operations in various ways at ports and terminals, and so forth, just as they do with other elevator companies, but they operate as independent, separate entities in each of the three provinces.

To have one member out of nineteen—actually it is more like 31, if I total the numbers in the amendment—to have one member from the three pools, one member from the UGG that handles as much grain as all the private grain companies put together and the three pools who handle three times as much as the private companies put together, is just incredible! I just do not understand why my colleagues in the Conservative Party do not go back to the drawing board and redo this. We suggest that their paragraph (e)(i) would read better on substituting the following:

one member representing the Manitoba pool elevators; one member representing the Saskatchewan Wheat Pool; one member representing the Alberta Wheat Pool; one member representing the United Grain Growers; and one member representing the privately owned, primary elevator licensees.

You would have a division then of one member for approximately each 20% of the grain handled in the Wheat Board district. Surely that is fair. Five members, roughly one for each 20% of the grains handled.

[Traduction]

M. Flis: Seulement pour l'Alberta, cependant. Cette déclaration ne vaut pas pour les pools de la Saskatchewan et du Manitoba.

Le président: Oh, non; c'est valable pour eux.

M. Towers: Oui, c'est valable pour eux, bien sûr parce qu'ils disent que c'est l'organisme central des trois pools. Il nous faut donc l'accepter ou prétendre qu'ils ne savent pas de quoi ils parlent. C'est l'un ou l'autre.

M. Mayer: Ils ont présenté un mémoire.

M. Towers: Ils ont en effet présenté un mémoire, et il me semble qu'il s'agit ici d'un seul organisme. Maintenant, si vous voulez modifier la formulation de détenteur de permis au Canada, peut-être que nos rédacteurs pourraient s'en charger.

Le président: Je ne pense pas que cela fasse grande différence, parce que si la *Canadian Co-Operative Wheat Producers Organization* est un organisme composé de détenteurs de permis, ce que je suppose, ce ne serait là, à mon avis, qu'un problème de sémantique.

M. Benjamin: Ce n'est pas une question de sémantique, monsieur le président. La *Canadian Co-operative Wheat Producers Organization* n'a pas comme telle de permis d'éleveurs primaires. Elle n'est pas reconnue par la Commission canadienne du blé ou la Commission canadienne du grain comme un organisme détenteur d'un permis d'éleveurs primaires. Monsieur le président, j'ai des raisons de croire que ces trois pools des Prairies estimeront absolument inacceptable d'être représentés par un seul membre. Ils fonctionnent indépendamment et ne sont responsables que devant les membres de chaque province. Ils collaborent ensemble de différentes façons, aux ports, aux terminaux et ainsi de suite, tout comme ils le font avec d'autres sociétés d'éleveurs, mais ils sont exploités dans chacune des trois provinces comme des entités indépendantes et distinctes.

Il est tout simplement incroyable de ne prévoir qu'un seul membre sur dix-neuf. En réalité, c'est plutôt 31, si on fait le total des chiffres mentionnés dans l'amendement—de ne prévoir qu'un membre pour les trois pools, un membre pour l'UGG qui expédie autant de grain que toutes les sociétés privées réunies et pour les trois pools qui en expédient trois fois plus que toutes les compagnies privées des Prairies réunies! Je ne comprends pas que mes collègues du parti conservateur ne reprennent pas tout cela à zéro. Nous pensons que leur sous-alinéa (e)(i) serait beaucoup mieux si on le remplaçait par ce qui suit:

un membre représentant les éleveurs de pool du Manitoba; un membre représentant la *Saskatchewan Wheat Pool*; un membre représentant l'*Alberta Wheat Pool*; un membre représentant la *United Grain Growers* et un membre représentant les détenteurs de permis d'éleveurs primaires du secteur privé.

Il y aurait aussi un membre pour chaque pour à peu près chaque quantité représentant 20 p. 100 du grain expédié dans le secteur de la Commission canadienne du blé. Ce serait

[Text]

The Chairman: Mr. Mayer.

Mr. Mayer: Mr. Chairman, just briefly, one of the points that I think needs to be made is that this committee—at least as I envision it—should not be a committee where everybody comes together to try to get their own ox gored. You come together in this committee in the best interests of the producer to facilitate the movement of grain in an efficient manner. Simply because one outfit represents a larger portion of the grain trade than another outfit, or another grain elevator, does not necessarily mean that there should be, and I would hope there would not be, a conflict of interest. People should be coming together in this Senior Grain Transportation Committee to help to organize and work out the quirks in the system so that grain moves. I do not necessarily see that there is a conflict between somebody having 60% of the grain trade in western Canada and somebody having little or none. For instance, the Great Lakes carriers do not, in a sense, handle grain the way primary elevator companies do. Individual producers may represent an infinitesimal amount of grain handled, but they represent a different segment. So I would look at it as more of a—and, by the way, the committee, as I understand it, is made up of 19 members. I do not know what kind of arithmetic the NDP is doing to get 31, but it certainly does not square with the way I was taught arithmetic back in Grade 2.

The point is that if you look at some kind of system that involves everybody... the producers, the primary elevator companies, the Great Lakes shippers, the trucking association... that is the kind of balance I think we seek on the committee, not necessarily arguing about who has the greatest number of members based on the amount of grain they handle. There are other ways in which the pools can represent their interest like that, because they do have the majority of elevators in the grain handling system on the Prairies and they do get the most business as a result of having the most elevators. So I would see a balance on the committee more between the different players in the system, rather than our trying to arrive at a balance amongst the players themselves, based on the kinds of volumes they have. Again, just to reiterate, the prairie pools in many ways do speak as one. If you recall, when we travelled they presented a brief signed by all three prairie pools.

So they are certainly on record, in many, many cases, of having a commonality of interests, which is certainly understandable. They have shown the committee that by presenting the same brief to us in Edmonton, Winnipeg, and Regina. Even though it was by different people and in some ways they took a little different an approach, they came with a unified voice to this committee on this bill.

The Chairman: Thank you, Mr. Mayer.

Mr. Hovdebo; and then I am going to put the question.

[Translation]

sûrement juste. Cinq membres, en gros, un pour chaque parti représentant 20 p. 100 du grain expédié.

Le président: Monsieur Mayer.

M. Mayer: Monsieur le président, brièvement, je pense qu'il faut faire remarquer que ce Comité, du moins que je le conçois, ne devrait pas être une assemblée où chaque veut passer le premier. Ce comité se réunit pour défendre les intérêts du producteur, pour faciliter le transport du grain d'une manière efficace. Ce n'est pas rare qu'un groupe représente une plus grande partie du commerce du grain qu'un autre ou qu'un autre élévateur de grain qu'il y a forcément conflit d'intérêt. Du moins je l'espère. Les gens devraient se réunir à ce Comité supérieur du transport du grain pour aider à organiser le système et à en éliminer les faiblesses pour l'améliorer. Je ne vois pas qu'il y ait forcément conflit entre quelqu'un détenant 60 p. 100 du commerce du grain dans l'Ouest et un autre qui n'en a que peu ou pas. Par exemple, les transporteurs des grands lacs ne traitent pas le grain, en un certain sens de la même façon que les sociétés d'éleveurs primaires le font. Chaque producteur peut ne représenter qu'une fraction infime de la quantité totale du grain, mais il représente un secteur différent. Je le verrais donc davantage comme... et soit dit en passant, le Comité, si j'ai bien compris, se compose de 19 membres. Je ne sais pas comment le NPD calcule pour arriver à 31, mais chose certaine, ce n'est pas la façon de calculer que j'ai apprise en deuxième année.

En fait, si on envisage un système auquel tout le monde participe—les producteurs, les sociétés d'éleveurs primaires, les expéditeurs des grands lacs, l'Association des camionneurs—c'est le genre d'équilibre que nous voulons donner au Comité, je pense qu'il ne s'agit pas forcément de donner plus de membres à ceux qui s'occupent de la plus grande quantité de grain. Les pools ont d'autres moyens de défendre leurs intérêts; ils ont la majorité des éleveurs de grain des Prairies et par conséquent la plus grande partie du commerce. Je demande donc que le Comité soit protégé selon les différents participants du système plutôt qu'en fonction de la quantité de grain expédiée par chacun. Encore une fois, je le réitère, les pools des Prairies constituent un seul organisme, à bien des points de vue. Si vous vous souvenez, quand nous sommes allés là-bas, ils avaient signé le même mémoire, tous les trois.

• 1135

Il est donc établi dans un très grand nombre de cas qu'ils ont des intérêts communs, ce qu'on peut sûrement comprendre. Ils l'ont démontré au Comité en présentant le même mémoire à Edmonton, à Winnipeg et à Regina. Même s'il s'agissait de personnes différentes qui ont parfois suivi une démarche quelque peu différente, la position qu'ils ont prise au Comité vis-à-vis de ce projet de loi était la même.

Le président: Merci, monsieur Mayer.

Monsieur Hovdebo, et je vais ensuite mettre la motion aux voix.

[Texte]

Mr. Hovdebo: I am going to answer that, to some extent, and I want to present a couple more points.

The brief was asked for from the three pools. I think each one of them would have presented a separate one if they had been given that opportunity.

Secondly, what you have here is the Saskatchewan Wheat Pool... the Saskatchewan Wheat Pool is an interest of mine because I am a member, I suppose—on this committee will get a one-third membership; the CPR will get a full membership; the CNR will get a full membership; the four or five grain companies that sell or handle 20% of the grain will get four memberships. It just does not make sense.

I agree with Mr. Mayer that the objective of this committee is efficiency and co-ordination. But is it going to be efficient and good at co-ordination if it eliminates the largest group of handlers? Again, I have to say that it is difficult to deal only with Clause 3.(e)(i), because (ii) and (iii) are less than 10% of the grain, and they are getting two representatives.

The Chairman: It may be difficult, Mr. Hovdebo, and I accept your comment, but there is nothing I can do about it, because we have to follow the rules of procedure.

Mr. McKnight.

Mr. McKnight: Mr. Chairman, when we sat as a group to put together these amendments, first, and following the concern expressed by several organizations, including the prairie pools, we attempted in some way to arrive at a smaller committee that would be more workable. The problem the committee has, or at least we on this side have, Mr. Chairman, is not truly understanding what this committee is to represent. If this committee is to be a purely technical committee, as I understand from discussions I have had and reports that I read... Mr. Turner from the Saskatchewan pool viewed it as a purely technical committee. Other members of the process that this bill went through before it was presented to us viewed it as a policy committee. So far, Mr. Chairman, from questions we have asked and inquiries we have made, we have not had it defined to the committee whether this is a policy committee or a technical committee; one not necessarily being exclusive of the other. But when you come to trying to bring down a committee that will establish a technical program or a committee that will establish policy for the movement of grain, I would see that it does change what we as committee members would envisage as a committee.

Mr. Chairman, the rationale that we on this side used to place additional producers on the committee from the Province of Saskatchewan, because of the larger amount of grain being exported from that province as compared with the other two, I would guess would be a rationale to accept additional membership from the pools. But we were looking for some way to limit the size of this organization. We were looking for some way to give representation regardless of share of grain handled, because we worked in a vacuum as to the direct effort this

[Traduction]

M. Hovdebo: Je vais répondre à cela, dans une certaine mesure, et je voudrais aussi faire valoir deux autres points.

On a demandé un seul mémoire aux trois pools. Je pense que chacun d'eux en auraient présenté un séparément si on leur en avait donné la possibilité.

Deuxièmement, il s'agit ici du *Saskatchewan Wheat Pool*... Je m'intéresse au *Saskatchewan Wheat Pool* parce que je suis député, je suppose... Le *Saskatchewan Wheat Pool* n'aura qu'un tiers de représentants, le CP en aura un, le CN un; les quatre ou cinq sociétés céréalières qui vendent ou manutentionnent 20 p. 100 du grain en auront quatre. C'est tout simplement aberrant.

Je conviens avec monsieur Mayer que le but de ce Comité est l'efficacité et la coordination. Mais sera-t-il efficace et compétent en matière de coordination si le principal groupe de manutentionnaires n'en fait pas partie? Encore une fois je dois dire qu'il est difficile de parler uniquement du sous-alinéa 3.(e)(i) parce que les sous-alinéas (ii) et (iii) portent sur des groupes qui ne s'occupent que de 10 p. 100 du grain et à qui on accorde deux représentants.

Le président: C'est peut-être difficile, monsieur Hovdebo, j'en conviens, mais je n'y peux rien, nous devons suivre la procédure.

Monsieur McKnight.

M. McKnight: Monsieur le président, la première fois que nous nous sommes regroupés pour préparer ces motions d'amendements, suite aux craintes exprimées par plusieurs organismes, notamment les pools des Prairies, nous avons essayé d'en arriver à un plus petit comité, plus facile à manier. Le problème que pose ce comité, ou du moins celui qu'il pose pour nous, monsieur le président, est qu'on ne comprend pas très bien ce qu'il doit représenter. Si ce comité doit être de nature purement technique, d'après ce que j'ai entendu dire et d'après les rapports que j'ai eus... Monsieur Turner du Pool de la Saskatchewan le voyait comme un comité strictement technique. D'autres membres qui ont examiné ce projet de loi avant qu'il ne soit présenté le voyait comme un comité de politique. Jusqu'ici, monsieur le président, les questions que nous avons posées et les demandes de renseignements que nous avons faites ne nous ont pas permis de déterminer s'il s'agissait d'un comité s'occupant des questions de principe ou de technique, l'un n'excluant pas forcément l'autre. Mais quand on arrive à essayer de constituer un comité qui établira un programme technique ou un comité qui établira des politiques s'appliquant au transport du grain, il me semble que cela change la conception que nous nous en faisons.

Monsieur le président, la raison pour laquelle, nous, de ce côté-ci, avons l'habitude de nommer au comité plus de représentants des producteurs de la Saskatchewan, est que cette province exhorte plus de grain que chacune des deux autres, et je suppose que c'est pour cette même raison que nous aurions voulu que les pools aient un plus grand nombre de représentants. Mais nous cherchions un moyen de limiter le nombre de membres. Nous cherchions un moyen d'assurer une représentation sans tenir compte de la proportion du grain manutentionné parce que nous ne savions pas si ce comité

[Text]

committee would have, whether it is technical or policy oriented.

To alleviate that concern, could we have Mr. Kroeger or some of the officials go over the process that led to this bill, how the process was arrived at and how this committee was envisaged by those in the Gilson process?

• 1140

Mr. Arthur Kroeger (Secretary, Ministry of State for Economic Development): Mr. Chairman, I do not think the committee is intended as was suggested to this committee by Mr. Turner of the Saskatchewan Wheat Pool. I do not think it is intended that this committee would be limited to narrow technical functions. It is true that to deal with some of the major issues in the grain transportation system at present, you have to look at some of the specifics; you have to look at some technical matters. But the committee is intended to have broad advisory responsibilities, in the first instance to the administrator.

I once used the term "a sort of board of directors". It was pointed out to me that that is a misnomer, because the committee does not have executive responsibilities. Nevertheless, there are some parallels in the relationship between the chief executive officer of a corporation and his board of directors that I think one would want to find in the future operations of this committee. That means it should address major policy questions—major issues affecting the transportation and handling of grain in western Canada.

In doing that, certainly it will have to look at some specifics of how car allocation works, the effect of the number of grades of grain, the workings of the terminal elevators, and so forth; but its functions are not intended to be limited for that kind of narrow, technical examination.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I would like to know whether the committee is policy or technical or a combination of both. If it was only technical, then the argument still prevails. The three pools would be able to provide a technical person, each one of them, so that the proportion of technicians or the proportion of policy advisers, or whatever, should be as we have pointed out. I would like to ask this question of Mr. Lefebvre and Mr. Thompson. Since the amendment reads "three members representing the following primary elevator licensees in Canada as prescribed by regulations made by the Governor in Council", can the Canadian Co-operative Wheat Producers Organization be included in this since they are not prescribed by regulation made by the Governor in Council as a primary elevator licensee? Can that organization be put in here? The Canadian Co-operative Wheat Producers Organization is really an association and, I submit, is not a primary elevator licensee, so it would be illegal to include that organization in this particular place. I would like some legal opinion on that.

[Translation]

s'occuperait directement de questions techniques ou de questions de politiques.

Pour faciliter la tâche, monsieur Kroeger ou d'autres fonctionnaires pourrait-il nous expliquer la démarche qui a abouti à ce projet de loi, de quelle façon on en est arrivé là et quelle conception de ce comité se faisaient ceux qui ont participé à l'étude Gilson?

M. Arthur Kroeger (secrétaire, Département d'État au développement économique): Monsieur le président, je ne pense pas que ce comité ait été conçu comme M. Turner du *Saskatchewan Wheat Pool* l'a présenté au Comité. Je ne pense pas qu'on ait voulu que ce comité s'en tienne strictement à des fonctions techniques. Il est vrai que pour régler certains des grands problèmes qu'éprouve actuellement le système du transport du grain, il faut examiner certaines modalités, on doit considérer certaines questions d'ordre technique. Mais on a prévu que le comité aurait de grandes responsabilités d'ordre consultatif; premièrement, vis-à-vis de l'administrateur.

J'ai déjà utilisé l'expression «un genre de conseil d'administration». On m'a fait remarquer que c'était trompeur, parce que le Comité n'a pas de responsabilité de direction. Néanmoins, il y a un certain parallèle avec la relation entre le P.D.G. d'une société et son conseil d'administration, relation que nous aimerions, je pense, trouver dans le fonctionnement de ce comité. Cela signifie qu'il devrait s'occuper des grandes questions de principes, des grandes questions ayant une incidence sur le transport et la manutention dans l'Ouest.

Ce faisant, il devra certainement examiner certains détails techniques concernant la répartition des wagons, les conséquences du nombre de catégories de grain, le fonctionnement des élévateurs de terminaux et ainsi de suite, mais on ne prévoit pas que ces fonctions se limitent à ce genre d'examen technique.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'aimerais savoir si le Comité s'occupera de questions de principes ou de problèmes techniques ou d'une combinaison des deux. S'il n'était que de nature technique, mon argument serait encore valable. Les trois pools pourraient déléguer un spécialiste chacun, pour que la proportion des techniciens ou la proportion des conseillers en matière de politique soit la même que celle que nous avons proposée. J'aimerais poser cette question à M. Lefebvre et à M. Thompson. Puisque l'amendement prévoit «trois membres représentant les détenteurs suivants de permis d'élévateurs primaires au Canada, tel que prescrit par le règlement établi par le gouverneur en conseil», est-ce que la *Canadian Co-operative Wheat Producers Organization* pourrait en faire partie, puisqu'elle n'est pas prescrite par le règlement établi par le gouverneur en conseil comme un détenteur de permis d'élévateurs primaires? Cet organisme peut-il être représenté là? La *Canadian Co-operative Wheat Producers Organization* est en fait une association, et je soutiens qu'elle n'a pas un permis d'élévateur primaire et qu'il serait par conséquent illégal qu'elle soit représentée à ce comité. J'aimerais une opinion juridique là-dessus.

[Texte]

The Chairman: Mr. Thompson.

Mr. K. Thompson: I discussed that point a few moments ago with Mr. Lefebvre. I believe he takes the view that the present wording is correct, but I will let him speak to that. I have a small question in my mind about that. The association consists of nothing but primary elevator licensees, as far as I understand it, but the specific opening wording, where it says "three members representing the following primary elevator licensees", the word "following", to me, suggests that whatever follows must itself specifically be a primary elevator licensee.

I think, for example, the difficulty could be overcome in several ways, but one would be to add words such as "primary elevator licensees", or "licensee representatives", because the organization, if it is not a licensee, must be a licensee organization which represents licensees.

Although I see some difficulty here, I have to tell you I am not absolutely sure I am correct. In any event, even if my position were to prevail the technical correction necessary to dispel my concern would not be very great. It is a small amendment needed.

• 1145

The Chairman: Mr. Lefebvre.

Mr. D. Lefebvre: I want to confirm what Mr. Thompson said. I can live with the wording as it is. I think that there would be no ambiguity, that the act is clear: one member from that organization which the same act earlier said is a primary elevator licensee. So there is a bit of inconsistency in the wording but the interpretation would be clear so I can live with it.

I think an easy way to improve it would be to say "three members representing the following organizations:" and replace "primary elevator licensees in Canada" by "organizations".

The Chairman: "Organizations in Canada". That is okay, but we cannot do that at the moment because we already have two subamendments to paragraph (e)(i) and you can only have two at a time. So we will have to dispose of these two and then if the committee wishes to . . . We can dispose of one and then deal with that, but we have to dispose of Mr. Benjamin's subamendment before we could deal with another subamendment.

Mr. Benjamin: One point of clarification, Mr. Chairman. I think somebody said that our subamendment increases the number of members on the committee. Of course we intend to move a further subamendment which would then result in there being no increase in the number of members on the committee.

The Chairman: All right. Thank you, Mr. Benjamin.

Mr. Towers, do you still wish to speak to wrap up, or will I put the question now?

[Traduction]

Le président: Monsieur Thompson.

M. K. Thompson: Je viens de discuter de cette question avec M. Lefebvre. Il considère, je pense que la formulation actuelle est juste, mais je lui laisse le soin de l'expliquer. J'en doute quelque peu. L'association ne comprend que des détenteurs de permis d'élévateurs primaires, si j'ai bien compris, mais d'après les premiers mots, lorsqu'il est stipulé «trois membres représentant les détenteurs suivants de permis d'élévateurs primaires» le mot «suivant», à mon avis, laisse entendre que les organismes qui suivent doivent eux-mêmes être détenteurs de permis d'élévateurs primaires.

Je pense, par exemple, qu'il y aurait plusieurs façons de contourner la difficulté et qu'on pourrait notamment ajouter des mots comme «les détenteurs de permis d'élévateurs primaires», ou les «représentants de détenteurs de permis», parce que si l'organisme n'est pas détenteur d'un permis, il faut que ce soit un organisme détenant un permis qui représente des détenteurs de permis.

Bien que je vois que cela présente quelques difficultés je dois vous dire que je ne suis pas tout à fait sûr d'avoir raison. Quoi qu'il en soit, même si j'avais raison, le changement de formulation qui suffirait à calmer mes inquiétudes ne serait pas très important. Il suffirait d'un petit amendement.

Le président: Monsieur Lefebvre.

M. D. Lefebvre: Je veux confirmer ce que M. Thompson a dit. Je peux accepter la formulation telle qu'elle est. Je pense qu'il n'y aurait pas d'ambiguïté, que la loi est claire; un membre de l'organisme dont il a déjà été dit dans le projet de loi qu'il était un détenteur d'un permis d'élévateur primaire. Il y a donc une légère contradiction dans la formulation mais l'interprétation serait claire, et je pourrais l'accepter.

Je pense qu'un moyen facile de l'améliorer serait de dire «trois membres représentant les organismes suivant» et de remplacer «détenteurs de permis d'élévateurs primaires au Canada» par «organismes».

Le président: «Organismes au Canada». C'est très bien, mais nous ne pouvons faire cela maintenant parce que nous avons déjà deux sous-amendements visant le sous-alinéa e)(i) et qu'on ne peut en avoir plus de deux à la fois. Nous devons donc nous prononcer sur ces deux, ensuite, si le Comité le désire, nous pourrions en éliminer un et ensuite passer à cela mais il nous faut nous prononcer sur le sous-amendement de M. Benjamin avant d'étudier un autre sous-amendement.

M. Benjamin: Un éclaircissement, monsieur le président. Je pense que quelqu'un a dit que notre sous-amendement augmentait le nombre de membres du Comité. Il va de soi que nous avons l'intention de proposer un autre sous-amendement afin que le nombre de membres du Comité ne soit pas augmenté.

Le président: Très bien, merci, monsieur Benjamin.

Monsieur Towers, voulez-vous encore prendre la parole pour récapituler, ou passons-nous aux voix tout de suite?

[Text]

Mr. Towers: Mr. Chairman, if it meets with your approval, I would like you to put the amendment to the amendment now, and I would appreciate the opportunity of wrapping up the final debate on the original motion.

The Chairman: All right. The question, then, is upon Mr. Benjamin's subamendment that the amendment be amended in Clause 3.(e)(i) by deleting the word "three" in line 1 and substituting the word "five" and deleting the words "one member" in line 3 and substituting the words "three members" and deleting the words "two largest" from line 7.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I request that there be a recorded vote.

The Chairman: It shall be done.

Subamendment negatived: yeas, 1; nays, 6.

The Chairman: Mr. Towers.

Mr. Towers: Are we voting on the main motion?

An hon. Member: No, there is another subamendment.

Mr. Towers: Yes, that is what I thought.

The Chairman: We are on the main amendment.

Mr. Benjamin: No, the Conservative subamendment.

The Chairman: We are on the Conservative subamendment to Clause 3.(e)(i).

Mr. Towers: Yes, but it is my understanding, Mr. Chairman, that perhaps there was going to be another subamendment made to clarify that point.

The Chairman: Only if somebody moves it.

Mr. Benjamin: Well, did not Mr. Lefebvre . . . ?

The Chairman: Mr. Lefebvre suggested removing the words "primary elevator licensees" and substituting therefor the word "organizations".

Mr. Benjamin: On a point of order, Mr. Chairman, I think one of my colleagues moved an earlier subamendment suggested by Mr. Lefebvre, and then you accepted my subamendment . . .

The Chairman: That is correct, Mr. Benjamin. I am using the wrong terminology.

We are on the subamendment moved by Mr. Towers, as reworded:

(i) three members, representing the following primary elevator licensees in Canada, one member representing the Canadian Co-Operative Wheat Producers Organization, one member representing the United Grain Growers Limited and one member representing the two largest privately-owned primary elevator licensees as prescribed by regulations made by the Governor in Council.

• 1150

Now, we can have a subamendment to that if the committee wishes to follow Mr. Lefebvre's advice and strike the words

[Translation]

M. Towers: Monsieur le président, si vous le permettez, j'aimerais que vous mettiez l'amendement aux voix maintenant, mais que vous me donniez l'occasion de récapituler le débat final sur la motion principale.

Le président: Très bien. Le vote porte donc sur le sous-amendement de M. Benjamin portant que l'amendement visant le sous-alinéa 3^e(i) soit soit modifié en remplaçant le mot «trois» de la ligne 1 par le mot «cinq» et le mot «un membre» de la ligne 3 par les mots «trois membres» et par la suppression des mots «les deux plus importants» de la ligne par la suppression des mots «les deux plus importants» de la ligne 7.

M. Benjamin: Monsieur le président, je demande un vote par appel nominal.

Le président: Ce sera fait.

Le sous-amendement est rejeté: pour, 1; contre, 6.

Le président: Monsieur Towers.

M. Towers: Votons-nous sur la motion principale?

Une voix: Non, il y a un autre sous-amendement.

M. Towers: Oui, c'est ce que je pensais.

Le président: Nous en sommes à l'amendement principal.

M. Benjamin: Non, le sous-amendement des conservateurs.

Le président: Nous en sommes au sous-amendement des conservateurs visant le sous-alinéa 3.9^e(i).

M. Towers: Oui, mais je pensais, monsieur le président, qu'on présenterait peut-être un autre sous-amendement pour tirer ce point au clair.

Le président: Seulement si quelqu'un le propose.

M. Benjamin: Est-ce que M. Lefebvre . . . ?

Le président: M. Lefebvre a suggéré de supprimer les mots «détenteurs de permis d'élevateurs primaires» et de les remplacer par le mot «organismes».

M. Benjamin: J'invoque le Règlement, monsieur le président. Je pense qu'un de mes collègues a déjà proposé un sous-amendement comme celui que M. Towers a suggéré et qu'ensuite vous avez accepté le sous-amendement . . .

Le président: C'est exact, monsieur Benjamin. Je ne m'exprime pas bien.

Nous en sommes au sous-amendement proposé par M. Towers et qui a été reformulé comme suit:

(i) trois membres suivant représentants les détenteurs de permis d'élevateur primaire au Canada, un membre représentant la *Canadian Co-operative Wheat Producers Organization*, un membre représentant la *United Grain Growers Limited* et un membre représentant les deux détenteurs de permis d'élevateur primaire les plus importants du secteur privé tel que prescrit par un règlement établi par le gouverneur en conseil.

Nous pouvons toutefois adopter un sous-amendement modifiant cela si le Comité veut suivre le conseil de M.

[Texte]

“primary elevator licensees” and substitute therefor the word “organizations”.

Mr. Lefebvre, would the United Grain Growers Limited be properly defined as an “organization”?

Mr. D. Lefebvre: I think so, Mr. Chairman. It is a very broad term, which I think can include a corporation.

The Chairman: It is obviously organized, is it not? If it is organized, I would say it is an organization.

Mr. Mayer: I move that in Clause 3.(e)(i) the words “primary elevator licensees” be deleted and the word “organizations” substituted therefor.

Mr. Benjamin: I would like that to be a recorded vote, Mr. Chairman.

Subamendment agreed to: yeas, 5; nays, 1.

The Chairman: Mr. Tessier was in the room, but I am going to ask members to stay at the table if they are going to vote. I am not going to start searching around the room looking for members.

In any case, it is a recorded vote, and we have it.

Now we go to the main subamendment, as moved by Mr. Towers and already read several times.

Mr. Flis: Mr. Chairman, on a point of order—I know Mr. Towers wants to sum up before we vote. I still did not get an answer to my appeal for fairness, and listening to the subamendments proposed by the NDP and listening to the discussion, I am wondering whether the movers have considered meeting half-way and increasing that clause to four members, allowing two for the three prairie pools. I am just tossing that out as a suggestion.

The Chairman: Mr. Mayer.

Mr. Mayer: Just to speak to that briefly, Mr. Chairman—I should not say this; in some ways it may be out of order. I think if we get to paragraphs (ii) and (iii), we would be prepared to combine those to give one member, which would have the effect of increasing the percentage of membership by the pools, because we would then be reducing the size of the committee from 19 to 18, and we would be reducing the number of people representing the elevator companies from 5 to 4. That would address the issue of fairness that Mr. Flis refers to and that I think we are all concerned about, to some extent. It would not increase per se the number of representatives the pool has, but it would give the pools a bigger percentage of the elevator company representatives who are on the Senior Grain Transportation Committee by giving them one out of four instead of one out of five. That would in some way address Mr. Flis' concern.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Are we still on paragraph (e)(i)?

[Traduction]

Lefebvre et remplacer les mots «détenteurs de permis d'éleveurs primaires», par le mot «organismes».

Monsieur Lefebvre, est-ce que la *United Grain Growers Limited* peut être définie comme un «organisme»?

M. D. Lefebvre: Je le pense, monsieur le président. C'est un terme très général qui peut s'appliquer à une société, je pense.

Le président: C'est manifestement un groupe organisé, n'est-ce pas? Si c'est organisé, je dirais que c'est un organisme.

M. Mayer: Je propose qu'au sous-alinéa 3.(e)(i) on remplace les mots «détenteurs de permis d'éleveurs primaires», par le mot «organismes».

M. Benjamin: J'aimerais que ce soit un vote par appel nominal, monsieur le président.

(La motion de sous-amendement est adoptée): pour, 5; contre, 1).

Le président: M. Tessier était dans la salle, mais je vais demander aux membres de rester à la table s'ils veulent voter. Je ne vais pas commencer à chercher les membres partout dans la salle.

Quoi qu'il en soit, c'est un vote par appel nominal et nous l'avons.

Nous passons maintenant au sous-amendement principal, la motion que M. Towers a proposée et qu'on a déjà lue plusieurs fois.

M. Flis: Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Je sais que M. Towers veut récapituler avant le vote. Je n'ai pas encore eu de réponse à la demande d'équité que j'ai faite et d'après les sous-amendements proposés par le NPD et la discussion en cours je me demande si les motionnaires ont envisagé la possibilité de faire un compromis et de porter le nombre de membres à quatre pour en donner deux aux trois pools des Prairies. Ce n'est là qu'une suggestion.

Le président: Monsieur Mayer.

M. Mayer: Brièvement, monsieur le président, et je ne devrais pas dire cela, je risque en quelque sorte d'être rappelé à l'ordre. Je pense que si nous nous prononçons sur les sous-alinéas (ii) et (iii), que nous serions prêts à les combiner pour donner un membre, ce qui aurait pour effet d'accroître le pourcentage de représentation des pools, parce que nous réduirions alors le nombre de membres du comité de 19 à 18 et que nous réduirions le nombre de représentants des sociétés d'éleveurs de cinq à quatre. Cela résoudrait le problème d'équité que M. Flis a soulevé et dont nous nous soucions tous, dans une certaine mesure. Cela n'augmenterait pas en soi le nombre de représentants des pools, mais il y aurait un plus fort pourcentage des représentants des sociétés d'éleveurs qui font partie du Comité supérieur du transport du grain si on leur donnait un membre sur quatre au lieu d'un membre sur cinq. Cela pourrait d'une certaine façon calmer les craintes de M. Flis.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: En sommes-nous toujours au sous-alinéa (e)(i)?

[Text]

The Chairman: Yes, we are.

Mr. Benjamin: And that is the only thing Mr. Towers wants to sum up on?

The Chairman: Yes. Mr. Mayer.

• 1155

Mr. Mayer: In response to Mr. Flis, it is highly likely—although that is not, I guess, what we should be concerned about as legislators—that the four producer members would, in all likelihood, in some way or another represent the pools' point of view. Because if the pools have 60% of the grain handled, there is a good chance that the pools would have additional opportunity for representation through the elected producers. So that also would make a point, as far as Mr. Flis is concerned.

Mr. Benjamin: We just finished, at an earlier stage, decreeing that officials, directors, delegates, etc., of the wheat pools and members of wheat pool committees cannot be elected, Mr. Chairman, on the grounds that these were to be producers, individual permit-book holders who represent producers and not elevator companies. Now he tells us that under . . .

The Chairman: Order, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: —now he tells us some of these fellows are pool members anyway.

The Chairman: Mr. Benjamin, saying it louder does not make it any more correct. That is subclause (d) you are referring to. We are on subclause (e).

Mr. Benjamin: But now he is telling us that under subclause (e)(i) some of those four elected at large in (d) will be wheat pool members and will represent the wheat pool . . .

The Chairman: No he said . . .

Mr. Benjamin: —when they said earlier they did not want anybody representing elevators.

The Chairman: That is not what he said, Mr. Benjamin.

Mr. McKnight: Mr. Chairman, on a point of clarification, please.

The Chairman: Why not let Mr. Benjamin finish?

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): He has, only he does not know it.

The Chairman: We have one clarification. Finished, Mr. Benjamin?

Mr. Benjamin: Oh, yes, I want to hear some more from these birds.

Mr. McKnight: That is very interesting. I hope Mr. Benjamin pays attention.

Mr. Chairman, I would like to ask the opinion of the counsel to the committee regarding what Mr. Mayer just said and regarding what Mr. Benjamin just laid upon the table, that in the opinion of Mr. Benjamin wheat pool committee members

[Translation]

Le président: Oui.

M. Mayer: Et c'est là tout ce que M. Towers veut récapituler?

Le président: Oui. Monsieur Mayer.

M. Mayer: Pour répondre à M. Flis, il est très peu probable . . . bien que ce ne soit pas, je suppose, ce qui devrait vous inquiéter comme législateurs qu les quatre membres représentant les producteurs représentent de quelque façon le point de vue des pools. Comme les pools expédient 60 p.100 du grain, il y a de bonnes chances qu'il leur soit possible d'être un peu plus représentés par l'entremise des producteurs élus. Cela aussi est à considérer pour ce qui est du problème de M. Flis.

M. Benjamin: Nous venons juste de décréter que les représentants, les directeurs, les délégués, etc, des pools de blé ainsi que les membres du Comité du pool de blé ne peuvent être élus, monsieur le président, pour la raison qu'on les considère des producteurs, des détenteurs de livrets de permis qui représentant les producteurs et non les sociétés d'éleveurs. Maintenant il nous dit qu'aux termes . . .

Le président: À l'ordre, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: . . . maintenant il nous dit que quelques-unes de ces personnes sont quand même des membres de pools.

Le président: Monsieur Benjamin, vous n'avez pas plus raison parce que vous le dites plus fort. Vous voulez parler de l'alinéa d). Nous en sommes à l'alinéa e).

M. Benjamin: Mais il nous dit maintenant qu'aux termes du sous-alinéa (e)(i), quelques-uns de ces quatre représentants élus par les producteurs aux termes de l'alinéa d) sont des membres du pool de blé et qu'ils le représenteront . . .

Le président: Non, il a dit . . .

M. Benjamin: . . . quand ils ont dit tout à l'heure qu'ils ne voulaient pas de représentants des éleveurs.

Le président: Ce n'est pas ce qu'il a dit, monsieur Benjamin.

M. McKnight: Monsieur le président, un éclaircissement, je vous prie.

Le président: Pourquoi ne pas laisser finir M. Benjamin.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Il a terminé, c'est seulement qu'il ne le sait pas.

Le président: Nous avons un éclaircissement. Vous avez terminé, monsieur Benjamin?

M. Benjamin: Oh oui, je veux que ces oiseaux m'en disent un peu plus.

M. McKnight: C'est très intéressant. J'espère que M. Benjamin écoute.

Monsieur le président, j'aimerais demander l'avis du conseiller juridique du Comité à propos de ce que M. Mayer vient de dire et de la question que M. Benjamin vient juste de mettre sur le tapis, à savoir que d'après lui, on pourrait refuser aux membres du Comité du pool de blé d'être élus comme

[Texte]

would be denied eligibility to act, or serve, or be elected as a producer member.

Mr. Benjamin: On a point of order, we are back on Clause 3.(d).

Mr. McKnight: I would like to ask the legal counsel, Mr. Chairman, compared with . . .

Mr. Benjamin: We are back on Clause 3.(d).

The Chairman: I think you are quite right, Mr. Benjamin. I have already made a comment that Mr. Benjamin had inadvertently misrepresented what Mr. Mayer had said and that was on Clause 3.(d) and we are on Clause 3.(e), so let us not go back to Clause 3.(d).

Mr. Benjamin: By the way, Mr. Chairman, I consulted with you about raising a point of order on Clause 3.(d) and you advised me to do it . . .

The Chairman: At the end. Exactly.

Mr. Benjamin: —at the end. It is the point of order I want to raise on this matter of wheat pool committee members.

The Chairman: We will do it when we finish the clause.

Mr. Benjamin: Right.

Mr. McKnight: Mr. Chairman, if I could, arising out of Mr. Benjamin's statement, which is in all likelihood a part of these proceedings, I think the legal counsel for the committee, or the legal general counsel for the department, should be allowed to comment as I have requested them regarding Mr. Benjamin's statement in relation to Clause 3.(e)(i).

The Chairman: Mr. McKnight, the counsel has already given an opinion on that, that the pool committees would not be excluded.

Mr. McKnight: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: So I do not see why we have to go back over it again. As I said before, repetition does not necessarily strengthen the case.

Mr. McKnight: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Benjamin: I do not think the counsel has said that, Mr. Chairman. You are still back on Clause 3.(d).

The Chairman: We are not back on Clause 3.(d), we are on Clause 3.(e) and there we are staying. Is there anybody else who wishes to comment on Clause 3.(e)? Mr. Towers is next, after which I shall put the question.

Mr. Towers: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Benjamin: This is Clause 3.(e)(i) now?

The Chairman: That is right.

Mr. Towers: I think we have moved forward this morning to the advantage of a large number of people in western Canada. I am particularly pleased that the committee saw fit to include

[Traduction]

membres représentant les producteurs, d'agir en leur nom ou de défendre leurs intérêts.

M. Benjamin: J'invoque le Règlement, nous sommes revenus à l'alinéa 3. d).

M. McKnight: J'aimerais demander au conseiller juridique, monsieur le président si comparé à . . .

M. Benjamin: Nous sommes revenus à l'alinéa 3. d).

Le président: Je pense que vous avez tout à fait raison, monsieur Benjamin. J'ai déjà dit que M. Benjamin avait par inadvertance mal formulé ce que M. Mayer avait dit, que son point portait sur l'alinéa 3. d) et que nous en étions à l'alinéa 3. e); ne revenons donc pas à l'alinéa 3. d).

M. Benjamin: Soit dit en passant, monsieur le président, je vous ai consulté à propos d'un recours au Règlement relatif à l'alinéa 3. d) et vous n'avez conseillé de le faire.

Le président: À la fin, précisément.

M. Benjamin: . . . à la fin. Je veux maintenant invoquer le Règlement à propos de certaines questions des membres du Comité du pool de blé.

Le président: Nous y reviendrons quand nous aurons terminé l'alinéa.

M. Benjamin: Précisément.

M. McKnight: Monsieur le président, si vous me permettez, suite à la déclaration de M. Benjamin, qui selon toutes probabilités fait partie du compte rendu de nos travaux, je pense qu'on devrait permettre au conseiller juridique du Comité ou au conseiller juridique du Ministère de répondre comme je le leur ai demandé à la déclaration que M. Benjamin a faite à propos du sous-alinéa 3. e)(i).

Le président: Monsieur McKnight, le conseiller a déjà donné son opinion là-dessus, à savoir que les comités de pools ne seraient pas exclus.

M. McKnight: Merci, monsieur le président.

Le président: Je ne vois donc pas pourquoi nous y reviendrions encore une fois. Comme je l'ai déjà dit, la répétition ne donne pas forcément plus de poids à un argument.

M. McKnight: Merci, monsieur le président.

M. Benjamin: Je ne pense pas que c'est cela que le conseiller a dit, monsieur le président. Vous en êtes encore à l'alinéa 3. d).

Le président: Nous n'en sommes pas à l'alinéa 3.d), nous en sommes à l'alinéa 3. e) et nous y restons. Quelqu'un d'autre a-t-il des commentaires sur l'alinéa 3. e)? M. Towers est le prochain à prendre la parole, après quoi je vais mettre la motion aux voix.

M. Towers: Merci, monsieur le président.

M. Benjamin: Il s'agit maintenant du sous-alinéa 3. e)(i)?

Le président: C'est exact.

M. Towers: Je pense que ce matin nous avons apporté des améliorations qui seront à l'avantage d'un grand nombre de gens de l'Ouest. Je suis particulièrement heureux que le

[Text]

the western feed grain users on this committee, because in Alberta 40% of the grain is fed to livestock, so it was of fundamental importance. If you want to talk about numbers, or get into a numbers game, there is no end, Mr. Chairman, to the problem that we are going to face.

• 1200

I used the example of the presentation of the pools to this committee as they are speaking with one voice. I am not limiting the pools to what they have to say because they can say what they have through one spokesman as well as they can through three. It is their choice through their organization who is going to be their spokesman.

Now, if we are going to get into the numbers game, then the pools are lost anyway. If they have one or three on the committee of 19 or 20 or whatever it is, they are lost anyway.

So it is a matter of getting a cross-section of the greatest majority of people that can elucidate the problems associated with the movement of grain which we are talking about. So they are not going to be limited by just having one spokesman, but by bringing other spokespeople in we are going to get a better cross-section and there will be more happiness and contentment within the system as far as I am concerned.

So I do not think we are actually really depriving the pools of anything because it all depends upon their spokesman. As I said, whether they have one or three if it comes to a vote they are going to lose it anyway if the other 16 are going to vote against them. Therefore I think if this is going to be a policy-making body that their spokesman can elucidate their position just as well as three can. By the same token, we are accommodating some of these other bodies that have to be accommodated, and I congratulate the committee for trying to keep the numbers down because the whole system will get lost if you start putting everybody in there and there will be such a rabble that you will not be able to get anything out of it.

Mr. Hovdebo: Adding two to the pools will not decrease in numbers.

Mr. Benjamin: It will not add to the rabble either.

The Chairman: All right. The question, then, is on the main subamendment.

Mr. Hovdebo: On a point of order.

Mr. Towers: I just wonder how many members sitting around this table are pool members. We have five memberships in our family, so if you think I am not representing the pool I would like some of these members . . . I will ask Mr. Benjamin if he is a pool member and how many are in his family. We have five memberships in the pool in our family.

Mr. Benjamin: What does that have to do with it?

[Translation]

Comité ait jugé bon d'inclure des représentants des utilisateurs de grain de provende de l'Ouest dans ce Comité, parce qu'en Alberta, 40 p. 100 du grain sert à nourrir les animaux, et que par conséquent c'est d'importance fondamentale. Si vous voulez commencer à parler de chiffres, ou si nous en arrivons à jouer avec les chiffres, monsieur le président, nous n'en finirons plus.

J'ai utilisé l'exemple de la demande adressée par les pools à ce Comité, étant donné qu'ils utilisent un seul porte-parole. Je n'impose aucune limitation aux opinions des pools parce qu'ils peuvent dire ce qu'ils ont à dire par l'intermédiaire d'un porte-parole, ou de trois s'ils le veulent. C'est à ceux de choisir, par le biais de leur organisation, la personne qui leur servira de porte-parole.

Maintenant, si nous examinons les choses sous une perspective numérique, les pools sont de toute façon perdants. Même s'ils sont représentés au Comité par un ou trois membres sur un total de 19 ou 20 ou autre, ils sont perdants.

Il s'agit donc d'obtenir un échantillon de la plus grande majorité des gens qui peuvent élucider les problèmes associés au transport des grains, objet de nos débats. Ainsi, le fait d'avoir un seul porte-parole ne limitera pas leurs activités; par contre, en faisant appel à d'autres porte-parole, si nous améliorons la qualité de la représentation, je pense qu'il y aura moins de malheureux et de mécontents dans le système.

Je ne pense donc pas que nous privons les pools de quoi que ce soit parce que tout dépend de leur porte-parole. Comme je l'ai déjà dit, qu'ils soient représentés par une ou trois personnes, le résultat est le même: en cas de vote, ils seront de toute façon perdants si les 16 autres membres votent contre eux. En conséquence, si ce Comité va jouer le rôle d'un organisme directeur, leur porte-parole peut exprimer leur point de vue aussi clairement que le feraient trois porte-parole. De même, nous servons les intérêts d'un certain nombre d'autres organismes dont les intérêts doivent être respectés. Je félicite le Comité de tenter de maintenir le nombre des représentants à un niveau réduit, parce que si on commence à admettre tout le monde, on entraîne l'échec de l'ensemble du système, et il y aura une cohue telle que le rendement sera nul.

M. Hovdebo: Ajouter deux représentants de pool ne réduira pas le nombre.

M. Benjamin: Cela n'augmentera pas la cohue non plus.

Le président: Bon. La question porte donc sur le sous-amendement principal.

M. Hovdebo: Sur une motion d'ordre.

M. Towers: Je me demande combien parmi les présents autour de cette table sont membres de pool. Nous avons cinq affiliations dans notre famille, ainsi, si vous pensez que je ne représente pas le pool, je voudrais que certains de ces membres . . . je demande à M. Benjamin s'il est membre de pool et combien le sont dans sa famille. Nous avons cinq affiliations au pool dans notre famille.

M. Benjamin: Où voulez-vous en venir?

[Texte]

Mr. Towers: The point is that you think I am not speaking for the . . .

Mr. Benjamin: I am trying to give the pools fair representation and you are trying to eliminate them.

The Chairman: Mr. Hovdebo, did you have a question before I put the question?

Mr. Hovdebo: I have a point of order. I just find it very difficult to discuss and even vote on one portion of an amendment at a time, because if you do not want to support this amendment then are we going to go through the original proposal in the same way, one clause at a time? I think we have to because this one is . . .

The Chairman: That is what we are doing.

Mr. Hovdebo: No, we are not. We are going through this subamendment or this amendment one clause at a time; we are not going through the one that is in the bill one clause at a time. So when we are through with this we have to go back to the regular amendment and go through that.

The Chairman: Yes.

Mr. Hovdebo: I can support parts of this when I cannot support that. The net result of passing this does not eliminate that.

The Chairman: We can only deal first with the amendments to the clause and then we have to dispose of the clause.

Mr. Benjamin: But not the original clause.

The Chairman: In any case, Mr. Hovdebo, unless Mr. Benjamin leaves the committee it is not a question of whether you support it or not because you do not have a vote.

Mr. Hovdebo: Yes, the thing is that the members here by voting for specific clauses in this amendment are voting against this one.

The Chairman: Well, that is the way it . . .

Mr. Benjamin: We cannot go back to the bill as amended. We can only go back to the clause as amended.

The Chairman: Look, the motion was moved. The main motion is that we delete lines 12 to 39 on page 3 and lines 1 to 17 on page 4. If that is not accepted, then we go back to those. If this is accepted, those lines are gone.

Mr. Hovdebo: The point I am trying to make is that if we accept this amendment we have eliminated the one that is in the bill.

The Chairman: That is right, and that is the procedure of the committee.

Mr. Hovdebo: Every part of it.

Mr. Benjamin: You had better think about that and get your fifth guy here.

[Traduction]

M. Towers: Là où je veux en venir, c'est que vous pensez que je ne parle pas au nom de . . .

M. Benjamin: Pendant que j'essaie de faire bénéficier les pools d'une représentation équitable, vous essayez de les éliminer.

Le président: Monsieur Hovdebo, avez-vous une question à soulever avant que je ne mette la motion aux voix?

M. Hovdebo: J'ai une question d'ordre. Je trouve qu'il est très difficile de discuter et même de voter un amendement, tranche par tranche, parce que si vous ne voulez pas appuyer cet amendement, examinerons-nous la proposition originale de la même façon, article par article? Je pense que nous devons le faire parce que celui-ci est . . .

Le président: C'est ce que nous ne faisons.

M. Hovdebo: Pas du tout. Nous examinons ce sous-amendement ou cet amendement, article par article; nous n'examinons pas, article par article l'amendement contenu dans le projet de loi. De cette façon, quand nous terminerons ceci, nous devrons nous reporter à l'amendement normal et l'examiner.

Le président: Oui.

M. Hovdebo: Je peux appuyer partiellement cet amendement mais contester l'autre. Le résultat net de l'approbation de l'un n'élimine pas l'autre.

Le président: Tout ce que nous pouvons faire, c'est examiner d'abord les amendements de l'article, quitte à éliminer ensuite l'article.

M. Benjamin: Mais pas l'article original.

Le président: De toute façon, Monsieur Hovdebo, à moins que M. Benjamin ne quitte le Comité, la question de votre approbation ou désapprobation ne se pose pas, puisque vous êtes sans voix délibérative.

M. Hovdebo: Oui, ce qu'il y a, c'est qu'en votant des articles particuliers dans cet amendement, les membres ici présents votent contre celui-ci.

Le président: C'est la façon dont . . .

M. Benjamin: Nous ne pouvons pas nous reporter au projet de loi tel que modifié. Nous pouvons seulement nous reporter à l'article tel que modifié.

Le président: Ecoutez, la motion a été mise aux voix. La motion principale est qu'on élimine les lignes 12 à 39 à la page 3, et les lignes 1 à 17 à la page 4. Si elle n'est pas adoptée, nous nous reportons à ces lignes. Si elle est adoptée, ces lignes disparaissent.

M. Hovdebo: Ce que j'essaie de dire, c'est qu'en approuvant cet amendement nous éliminons l'amendement contenu dans le projet de loi.

Le président: C'est exact. C'est la procédure suivie par le Comité.

M. Hovdebo: Intégralement.

M. Benjamin: Vous auriez dû penser à cela et amener ici votre cinquième copain.

[Text]

The Chairman: Mr. McKnight.

Mr. McKnight: Just as a point of order, I find it very strange now sitting in Ottawa listening to Mr. Hovdebo. When we were sitting in Regina Mr. Hovdebo—and I quote:

The Saskatchewan Wheat Pool has become far more dedicated to their agri-business involvement than to the well-being of its farmer member owners.

Mr. Benjamin: Apropos of what?

Mr. McKnight: I find this very strange.

The Chairman: Order, Mr. McKnight. That is not a point of order; that is a point of argumentation.

Mr. Hovdebo: That was a quotation from a letter I had, and you know it.

• 1205

Mr. Benjamin: That is a question of privilege, Mr. Chairman. He was quoting from a letter. Those are not Mr. Hovdebo's words.

The Chairman: The question is on the subamendment, namely that it be three members representing the following organizations in Canada, one member representing the Canadian Co-operative Wheat Producers Organization, one member representing the United Grain Growers Limited, and one member representing the two largest privately owned primary elevator licensees, as prescribed by regulations made by the Governor in Council. It is Mr. Tower's amendment.

Mr. Benjamin: I request a recorded vote.

Subamendment agreed to: yeas 6, nays 1.

The Chairman: We are now on paragraph (e)(ii). It is already moved.

Mr. Mayer: In line with the suggestion I made previously, through you to Mr. Flis, could I make a motion essentially to combine the two?

The Chairman: That raises a bit of a problem because Mr. Benjamin has a motion as well; and while I can entertain two at the same time, I cannot entertain any more. Since I have not seen them, it is difficult for me to judge which one should be first. So let us have them in writing and then I can deal with them.

Mr. Benjamin: Mine is that the amendment be amended by deleting paragraph (e)(ii).

The Chairman: Then I will obviously be taking the other one first, because if it is deleted, you cannot further amend it. If it is deleted, it is gone. If the committee votes to delete it without anything in its place, it is gone.

Mr. McKnight: We do not vote to delete; we vote to negative.

The Chairman: Right. But this is not a clause of the bill; this is an amendment, so far.

[Translation]

Le président: Monsieur McKnight.

M. McKnight: Rien qu'une question d'ordre. Je suis vraiment surpris d'entendre ces paroles de M. Hovdebo, ici, à Ottawa. Lors de notre réunion à Regina, M. Hovdebo disait... et je le cite:

Le *Saskatchewan Wheat Pool* est devenu bien plus attaché à son engagement dans le commerce agricole qu'au bien-être de ses membres fermiers.

M. Benjamin: À propos de quoi?

M. McKnight: Cela me paraît très étrange.

Le président: De l'ordre, monsieur McKnight. Ce n'est pas une question d'ordre; c'est un point d'argumentation.

M. Hovdebo: C'était une citation d'une lettre que j'ai reçue, vous le savez bien.

M. Benjamin: C'est une question de privilège, monsieur le président. Il citait le paragraphe d'une lettre. Ce ne sont pas les paroles de M. Hovdebo.

Le président: La question concerne le sous-amendement, ce dernier visant à ce que les organisations suivantes qui oeuvrent au Canada soient représentées par trois membres: un membre représentant la *Canadian Co-operative Wheat Producers Organization*; un membre représentant la *United Grain Producers Limited* et un membre représentant les deux plus importants propriétaires de silos privés titulaires de licence, conformément aux règlements décrétés par le gouverneur en conseil. C'est un amendement proposé par M. Towers.

M. Benjamin: Je demande un vote par appel nominatif.

Sous-amendement adopté: 6 pou, 1 contre.

Le président: Nous arrivons à l'alinéa (e)(ii). Il est déjà mis aux voix.

M. Mayer: Conformément à la suggestion que j'ai faite précédemment à M. Flis, par votre intermédiaire, puis-je présenter une motion visant essentiellement à combiner les deux?

Le président: Cela pose un petit problème, étant donné que M. Benjamin a également une motion à présenter. Je peux en traiter deux à la fois mais pas plus. Comme je ne les ai pas lues, il m'est difficile de dire laquelle aura la priorité. Veuillez donc les présenter par écrit, cela me permettra de m'en occuper en connaissance de cause.

M. Benjamin: Ma motion vise à éliminer l'alinéa (e)(ii) de l'amendement.

Le président: Je donnerai donc la priorité à l'autre motion, parce que si vous éliminez l'alinéa, vous ne pouvez plus le modifier. S'il est éliminé, il n'existe plus. Si le Comité décide de l'éliminer sans le remplacer par un autre, il n'existera plus.

M. McKnight: Nous ne votons pas pour éliminer; nous votons pour rejeter.

Le président: C'est exact, mais ce n'est pas un article du projet de loi; jusqu'à présent, c'est un amendement.

[Texte]

For the edification of members, Citation 772, paragraph 1:
When several amendments are offered at the same place in a clause, an amendment to leave out words in order to insert other words takes precedence over an amendment merely to leave out words.

So we will have to have Mr. Mayer's first.

Mr. Mayer: I am getting some advice from counsel.

The Chairman: We will give you a minute or two to get that advice.

May I have your amendment, please, Mr. Benjamin?

• 1210

Mr. Benjamin: If it is going to be amended, then I will have to reword mine. If his amendment passes, then I will have to correct mine.

The Chairman: Okay.

While we are waiting, may I again make the request that members who are proposing amendments make copies available to the clerk before they are moved; in fact, the sooner the better so that we can at least have a look at them to see if they are in order, if they are properly worded, and so on. We could save a good deal of committee time if we had that.

Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I certainly agree with you generally, but I think you can appreciate the fact that as the proceedings on this committee have evolved, there are things that are changed as we go along, and sometimes the amendments are changed at the very last minute.

The Chairman: I said in as much as possible.

Mr. Mazankowski: We will certainly heed your suggestion and try to do a better job in the future.

The Chairman: May I advise members that the word "licencee" is spelled with a "c", not an "s". The one with the "s" is a verb; the one with the "c" is a noun.

• 1215

The Chairman: Order, please; Mr. Mayer is now ready with his subamendment.

Mr. Mayer: Mr. Chairman, I would move a subamendment to Clause 3.(e)(ii) by deleting everything after Clause 3.(e)(i) in the third line, and adding the words:

... and grain dealer licensees ...

And that would have the effect—I do not know how to do it—but it would have the effect of eliminating the need for Clause 3.(e)(iii).

[Traduction]

Pour l'information des membres, citation 772, alinéa 1:

Lorsque, dans une même assemblée, on propose d'introduire plusieurs amendements à un article, l'amendement qui consiste à remplacer des mots par d'autres a droit de priorité par rapport à l'amendement visant simplement à éliminer des mots.

Nous commencerons donc par la motion présentée par M. Mayer.

M. Mayer: Je consulte l'avocat-conseil.

Le président: Nous vous donnons une ou deux minutes pour cette consultation.

Puis-je avoir votre motion d'amendement, monsieur Benjamin?

M. Benjamin: Dans ce cas, il faudra que je revoie le texte de mon amendement. Si son amendement est adopté, il faudra que je modifie le mien.

Le président: Très bien.

Entre-temps, pourrais-je vous faire une suggestion. Je demanderai aux membres qui proposent des amendements d'en remettre au préalable des exemplaires au greffier; en fait, le plus tôt ils le font, le mieux c'est; car nous pouvons alors y jeter un coup d'oeil et décider s'ils sont recevables et rédigés correctement. Nous pourrions ainsi économiser énormément de temps.

Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, je suis tout à fait d'accord avec vous sur le principe. Mais vous admettez que, au fur et à mesure du déroulement des travaux du Comité, les choses évoluent et que quelquefois les amendements sont modifiés à la dernière minute.

Le président: Je demande cela dans la mesure du possible, bien sûr.

M. Mazankowski: Nous retenons certainement votre suggestion et nous essaierons de faire mieux à l'avenir.

Le président: Je signale aux membres du Comité que le mot «*licencee*» s'écrit avec un «c», et non avec un «s». C'est le verbe qui s'écrit avec un «s», le substantif, quant à lui, s'écrit avec un «c».

Le président: Ordre, s'il vous plaît; M. Mayer est maintenant prêt avec son sous-amendement.

M. Mayer: Monsieur le président, je présenterai une motion pour un sous-amendement à la clause 3.(3)(iii) en supprimant tout ce qu'il y a après la clause 3.(e)(i) à la troisième ligne et en ajoutant les mots:

... et détenteurs de permis de négociants en céréales ...

Et cela aurait pour effet... Je ne sais encore comment procéder... Mais cela aurait pour effet d'éliminer la nécessité d'avoir une clause 3.(e)(iii).

[Text]

Mr. Benjamin: How is that again, Charles?

Mr. Mayer: I will read it as the new Clause 3.(e)(ii), which would say:

3.(e)(ii) one member representing primary elevator licensees other than those referred to in subparagraph (i), and grain dealer licensees.

—deleting, then, Clause 3.(e)(iii)..

The Chairman: And renumbering the other subclauses in consequence thereof?

Mr. Mayer: Yes.

The Chairman: Okay. Now, I see a problem with that.

Mr. Benjamin: A point of order, Mr. Chairman.

The Chairman: Did you intend to delete the rest of Clause 3.(e)(ii)?

Mr. Mayer: Yes.

The Chairman: Because Clause 3.(e)(ii) says "in excess of" and Clause 3.(e)(iii) says "less than".

Mr. Mayer: Well, we delete everything.

The Chairman: Let us have a look at it. So the subamendment has the effect of deleting Clause 3.(e)(ii) and (iii), and substituting the following therefore, and numbering the remaining clauses accordingly.

One member representing primary elevator licensees other than those referred to in subparagraph (i) and grain dealer licensees.

Mr. Mayer: Is that in order?

Mr. Benjamin: Is the renumbering in there?

The Chairman: Yes.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, on a point of order. When I moved my subamendment to Clause 3.(e)(i), I originally said to delete Clause 3.(e)(ii) and (iii), and you told me then to move separate subamendments to delete those subclauses and not to include them with Clause 3.(e)(i).

The Chairman: Yes.

Mr. Benjamin: Now, you are taking an amendment to Clause 3.(e)(ii), eliminating Clause 3.(e)(iii), and renumbering all the others.

Mr. Hovdebo: We wanted to do it earlier.

The Chairman: I guess you have a point, Mr. Benjamin. So the proper way to do it . . .

Mr. Benjamin: Everyone has to have a separate amendment.

The Chairman: —would be to move the amendment:

[Translation]

M. Benjamin: De nouveau, comment Charles?

M. Mayer: Je la lirai comme une nouvelle clause 3.(e)(ii) qui dirait:

3.(e)(ii) un seul membre représentant les détenteurs de permis d'élevateurs primaires autres que ceux auxquels on se réfère au sous-paragraphe (i) et les détenteurs de permis de négociants en céréales.

—supprimant, alors la clause 3.(e)(iii) . . .

Le président: Et donc renumérotant en conséquence les autres sous-clauses?

M. Mayer: Oui.

Le président: Bien, mais je vois un problème.

M. Benjamin: Motion d'ordre, monsieur le président.

Le président: Avez-vous l'intention de supprimer le reste de la clause 3.(e)(ii)?

M. Oui.

Le président: Parce que la clause 3.(e)(ii) dit «un excès de» et la clause 3.(e)(iii) dit «moins que».

M. Mayer: Eh bien, nous supprimons tout.

Le président: Voyons un peu. Ainsi, le sous-amendement a pour effet de supprimer les alinéas (ii) et (iii) du paragraphe (e) de la clause 3 et d'y substituer les termes ci-dessous. Il faudra donc numéroter en conséquence les clauses restantes.

Un seul membre représentant les détenteurs de permis d'élevateurs primaires, autres que ceux auxquels on se réfère au sous-paragraphe (i), et les détenteurs de permis de négociants en céréales.

M. Mayer: Est-ce correct?

M. Benjamin: Y a-t-il la nouvelle numérotation?

Le président: Oui.

M. Benjamin: Monsieur le président, sur une motion d'ordre. Lorsque j'ai présenté une motion pour mon sous-amendement à la clause 3.(e)(i), j'ai annoncé dès le début que je supprimais les sous-paragraphe (ii) et (iii) du paragraphe (e) de la clause 3, et vous m'avez dit de présenter des motions séparées pour les sous-amendements supprimant ces sous-clauses et non de les inclure dans la clause 3.(e)(i).

Le président: Oui.

M. Benjamin: Maintenant vous prenez un amendement à la clause 3.(e)(ii) éliminant la clause 3.(e)(iii) et renumérotant tous les autres.

M. Hovdebo: C'est ce que nous voulions auparavant.

Le président: Je pense que vous avez quelque chose à dire, monsieur Benjamin; ainsi la façon correcte de procéder . . .

M. Benjamin: Chaque clause doit faire l'objet d'un amendement séparé.

Le président: ..serait de présenter motion pour l'amendement.

[Texte]

one member representing primary elevator licensees other than those referred to in subparagraph (i); and grain dealer licensees.

We would substitute that for Clause 3.(e)(ii).

Then the next amendment would have to be to delete Clause 3.(e)(iii).

Allright. So the subamendment is:

one member representing primary elevator licensees other than those referred to in subparagraph (i) and grain dealer licensees.

Is that agreed to?

• 1220

Mr. Benjamin: No.

The Chairman: Mr. Mayer.

Mr. Mayer: One other area we thought about and asked the committee counsel for opinion on was that when we refer to paragraph (i), what we refer to in (i) is organizations; and what we are talking about here is primary elevator licensees. I do not know whether that is a problem, because we refer to organizations specifically because of the reference to the Canadian Co-operative Wheat Producers Organization. But if there is a wording that would clean that up for clarity, then perhaps this is the time to do it.

The Chairman: So you want to substitute "organizations" for the words "primary elevator licensees".

Mr. Mayer: I am not so sure that it is necessary. I am just asking the counsel's opinion on it.

The Chairman: We should obviously be consistent.

Mr. Lefebvre, do you care to comment on that?

Mr. D. Lefebvre: I think it is a fair question, Mr. Chairman. Since we do not name the pools in paragraph (i), it is a real question as to whether they are excluded or could be included in (ii).

The Chairman: What I am asking is should we remove the words "primary elevator licensees" in the proposed amendment and use "organizations" instead?

Mr. D. Lefebvre: It would not help, Mr. Chairman, I do not think. The question would still be there as to whether the pools can be included in (ii).

Mr. Benjamin: Right. I hope so.

Mr. Mayer: The dilemma would be there regardless of whether I moved the amendment or not.

The Chairman: That is right. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I would like to ask legal counsel, since the Governor in Council prescribes by regulations primary elevator licensees, it does not prescribe them as organizations. I take it, then, that the Governor in Council will have to redo all the orders in council that prescribe elevator

[Traduction]

Un seul membre représentant les détenteurs de permis d'élevateurs primaires autres que ceux auxquels on se réfère au sous-paragraphe (i); et les détenteurs de permis de négociants en céréales.

Ces termes remplaceraient la clause 3.(e)(ii).

Puis l'amendement suivant: devrait supprimer la clause 3.(e)(iii).

Très bien. Donc, le sous-amendement est:

Un seul membre représentant les détenteurs de permis d'élevateurs primaires autres que ceux auxquels on se réfère au sous-paragraphe (i) et les détenteurs de permis de négociants en graines.

Est-on d'accord?

M. Benjamin: Non.

Le président: Monsieur Mayer.

M. Mayer: Une autre chose à laquelle nous avons pensé, et à propos de laquelle nous avons demandé son opinion à l'avocat du Comité, était que lorsque nous référons au paragraphe (i), nous nous référons aux organisations; et ici, nous parlons des détenteurs de primes d'élevateurs primaires. Je ne sais pas s'il n'y a pas eu un problème parce que si nous nous référons aux organisations en certains cas particuliers, c'est parce qu'il s'agit de la *Canadian Co-operative Wheat Producers Organization*. Mais si nous voulons rendre la formulation plus claire, alors, c'est peut-être le moment de le faire.

Le président: Ainsi, vous voulez substituer «organisations» aux mots «détenteurs de permis d'élevateurs primaires».

M. Mayer: Je ne suis pas sûr que ce soit nécessaire. J'ai juste posé une question à l'avocat pour avoir son opinion.

Le président: Nous devons évidemment être logiques.

Monsieur Lefebvre, jugez-vous utile d'en discuter?

M. D. Lefebvre: Je pense que c'est une bonne question, monsieur le président; puisque nous ne nommons pas les pools au paragraphe (i), il faut vraiment se demander s'ils doivent être exclus ou inclus au paragraphe (ii).

Le président: Je me demande si nous devons enlever les mots «détenteurs de permis d'élevateurs primaires» dans l'amendement proposé et, à la place, utiliser le mot «organisations»?

M. D. Lefebvre: Cela n'arrangerait rien, monsieur le président. Je ne pense pas. Il resterait la question de savoir si les pools doivent ou non être inclus au paragraphe (ii).

M. Benjamin: Exact. Je l'espère.

M. Mayer: Le dilemme existerait toujours, que je dépose ou non une motion en faveur de l'amendement.

Le président: C'est exact. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, je voudrais avoir l'avis de l'avocat-conseil. En effet, le gouverneur en conseil prévoit par des règlements les détenteurs de permis d'élevateurs primaires; il ne les prévoit pas comme des organisations. Je pense alors que le gouverneur en conseil devra changer tous les

[Text]

licensees and by regulation prescribe them as elevator organizations or as grain-handling organizations or as primary elevator licensees—and a new order in council that prescribes the Canadian Co-operative Wheat Producers Organization as a primary elevator licensee. You are going to have to change all the orders in council about primary elevator licensees to primary elevator organizations. Every individual country elevator is individually licensed by the Canadian Wheat Board. In their mad efforts to be unfair to the wheat pools, the Tories have also succeeded in getting you into a real legal jungle, which I hope you can hack your way out of.

The Chairman: Mr. Lefebvre.

Mr. D. Lefebvre: I have two comments, Mr. Chairman. First, I think what the Governor in Council would prescribe would be the two biggest, the two largest; and that would be the only thing that would be prescribed under (i).

Mr. Benjamin: The two largest what?

• 1225

Mr. D. Lefebvre: The two largest privately owned primary elevator licensees. The Governor in Council will not prescribe anything other than that.

Mr. Benjamin: What would they do about the Canadian Co-operative Wheat Producers Organization . . . another order in council?

Mr. D. Lefebvre: The way it reads now, by putting the prescription by the regulations of the Governor in Council at the end in my view it affects only the last line of the paragraph, which is to prescribe the two largest privately owned. The others are named in the bill and there is no need for the Governor in Council to prescribe them.

Mr. Benjamin: But is the Canadian Co-operative Wheat Producers Organization named in the act?

The Chairman: Yes.

Mr. D. Lefebvre: Is it, or it will be if this amendment is carried.

Mr. Benjamin: But it is not prescribed by regulation as a primary elevator licensee.

The Chairman: That is why they took the words out of that paragraph and used "organizations".

Mr. Benjamin: All right. It is not prescribed by regulation as an organization.

The Chairman: It is prescribed by this bill as an organization. Am I right, Mr. Lefebvre?

Mr. D. Lefebvre: Yes, it is. The bill would specifically state that the Canadian Co-operative Wheat Producers Organization would have one representative, as it does for the United Grain Growers, and then a representative of the two largest

[Translation]

décrets du conseil qui prévoient les détenteurs de permis d'éleveurs et que, par des règlements, il devra les prévoir comme des organisations d'éleveurs ou des organisations de manutention des grains, ou comme des détenteurs de permis d'éleveurs primaires; et il faudra un nouveau décret du conseil désignant la *Canadian Co-operative Wheat Producers Organization* comme un détenteur de permis d'éleveur primaire. On devra modifier tous les décrets du conseil touchant les détenteurs de permis d'éleveurs primaires de façon à changer ces détenteurs en organisations d'éleveurs primaires. Chaque éleveur du pays est détenteur d'un permis individuel accordé par la Commission canadienne du blé. Dans leurs furieux efforts pour porter préjudice aux pools du blé, les Conservateurs ont réussi à vous mettre dans une vraie jungle juridique, d'où vous allez pouvoir sortir, je l'espère.

Le président: Monsieur Lefebvre.

M. D. Lefebvre: J'ai deux remarques à faire, monsieur le président. D'abord, je pense que ce que le gouverneur en conseil prescrira touchera les deux plus importantes, les deux plus grandes; et que ce serait la seule chose qui serait prévue au paragraphe (i).

M. Benjamin: Les deux plus grandes quoi?

M. D. Lefebvre: Les deux titulaires les plus importants de permis d'exploitation d'éleveurs primaires. Le gouverneur en conseil ne stipulera rien d'autre.

M. Benjamin: Que feront-ils à propos de l'organisation coopérative canadienne des producteurs de blé, un autre arrêt en conseil?

M. D. Lefebvre: La façon dont nous voyons les choses, en mettant à la fin la prescription par règlement, on touche seulement la dernière ligne du paragraphe, qui décrit les deux plus gros détenteurs de permis privés. Les autres sont désignés dans le projet de loi; le gouverneur en conseil n'a pas à les fixer.

M. Benjamin: Mais la *Canadian Co-operative Wheat Producers Organisation* est désignée dans le projet de loi?

Le président: Oui.

M. D. Lefebvre: Est-elle ou sera-t-elle désignée si cette modification est apportée?

M. Benjamin: Mais ce n'est pas stipulé par règlement à titre de titulaires de permis d'exploitation d'éleveur primaire.

Le président: C'est pourquoi ils ont supprimé les mots et utilisé le mot «organisations».

M. Benjamin: Très bien. Ce n'est pas stipulé par règlement comme étant une organisation.

Le président: C'est stipulé dans le projet de loi en tant qu'organisation. Ai-je raison, monsieur Lefebvre?

M. Lefebvre: Oui. Le projet de loi pourrait stipuler expressément que la *Canadian Co-operative Wheat Producers Organisation* aurait un représentant, comme c'est le cas de *United Grain Growers* et ensuite un représentant des deux

[Texte]

privately owned primary elevator licensees that have been identified by the Governor in Council.

Mr. Benjamin: Then there would be paragraph (ii), "one member representing primary elevator licensees other than those referred to in subparagraph (i)", and grain dealer licensees. Are not the individual country elevators grain dealer licensees under the Canadian Grain Commission? That would mean that all the country elevators can be eligible, say, in a membership under (e)(ii).

The Chairman: Mr. Lefebvre.

Mr. D. Lefebvre: Mr. Chairman, with respect to a point that was raised earlier as to whether the pools could be included under paragraph (ii), I have a suggestion that may assist in clarifying that point. It would be to add after "(i)" in line 3 "or who are represented by organizations referred to in subparagraph (i)."

The Chairman: That is a little awkward now since we have already dealt with paragraph (i).

Mr. D. Lefebvre: I am not dealing with paragraph (i), Mr. Chairman.

The Chairman: Oh, all right. Try me again.

Mr. D. Lefebvre: On paragraph (ii) the question was raised as to whether the pools could be included in paragraph (ii) and the present amendment that was proposed to paragraph (ii) would leave this in doubt. I think it could be clarified that they are not to be represented under paragraph (ii) if we were to add after "paragraph (i)" the following words: "or who are represented by an organization referred to in paragraph (i)", and grain dealer licensees at the end.

• 1230

The Chairman: How is this, then:

one member representing primary elevator licensees other than those that may be eligible for membership on the committee pursuant to paragraph (i), and grain dealer licensees.

Is that the same thing?

Mr. D. Lefebvre: Well, you are reading something else that I do not have.

I think it would be clearer . . .

The Chairman: Would you write it for me, please, as it should be?

By the way, while Mr. Lefebvre is doing that, I have to admit I was wrong. Licensee is "s-e-e". I have checked—painful as it may be.

All right, here we have it. I will read it to you and then somebody is going to have to move a subamendment, or withdraw the one we have. Mr. Mayer, with unanimous consent, could withdraw it.

one member representing primary elevator licensees other than those referred to in subparagraph (i), or who are

[Traduction]

compagnies privées qui détiennent des permis d'exploitation d'élevateurs primaires qui ont été désignées par le gouverneur en conseil.

Mr. Benjamin: Il y aurait alors le sous-alinéa (ii) un membre représentant les titulaires de permis d'élevateurs primaires autres que ceux qui sont mentionnés au sous-alinéa (i) et les titulaires de licences de négociant en grain. Les titulaires de licences de négociants en grain des élevateurs ruraux ne sont-ils pas détenteurs de permis sous le régime de la Commission canadienne du grain? Cela voudrait dire que tous les élevateurs ruraux seraient admissibles, disons, en vertu de e)(iii)

Le président: Monsieur Lefebvre.

Mr. D. Lefebvre: Monsieur le président, au sujet d'un point qui a été soulevé plus tôt, à savoir si les pools pourraient être inclus en vertu du sous-alinéa (ii). Je voudrais faire une suggestion qui pourrait permettre d'éclaircir ce point. Ce serait d'ajouter après «(i) à la ligne 3, ou qui sont représentées par des organisations mentionnées au sous-alinéa (i)».

Le président: Cela serait difficile puisque nous avons déjà traité de l'alinéa (i).

Mr. D. Lefebvre: Je ne parle pas du sous-alinéa (ii), monsieur le président.

Le président: Très bien.

Mr. D. Lefebvre: À propos du sous-alinéa (ii) on a soulevé la question à savoir si les pools pourraient être inclus dans le sous-alinéa (ii) et la modification qu'on propose pour le sous-alinéa (ii) permet d'en douter. Je crois qu'ils ne seront pas représentés en vertu du sous-alinéa (ii) si nous ajoutons après le sous-alinéa (ii) les mots «ou qui sont représentés par une organisation mentionnée au sous-alinéa (i)», et le négociant de grain à la fin.

Le président: Cela se lit comme suit:

Un membre représentant les titulaires primaires d'élevateurs autres que ceux qui sont admissibles en vertu du sous-alinéa (i) et les titulaires de licences de négociants en grain.

Est-ce la même chose?

Mr. D. Lefebvre: Vous êtes à lire d'autre chose que je n'ai pas.

Je crois que cela serait plus clair . . .

Le président: Pourriez-vous le rédiger, comme le texte devrait se lire?

Pendant que M. Lefebvre s'occupe de cela, je dois avouer que j'avais tort.

Très bien. Je vais vous le lire et quelqu'un aura à proposer une modification ou retirer celle que nous avons actuellement. Avec le consentement unanime, M. Mayer pourrait la retirer.

Un membre représentant les titulaires primaires d'élevateurs autres que ceux qui sont mentionnés dans l'alinéa (i) ou qui

[Text]

represented by an organization referred to in subparagraph (i), and grain dealer licensees.

The easiest way to do that, it seems to me, would be if Mr. Mayer had unanimous consent to withdraw his subamendment and he moved this one in its place.

Mr. Mayer: Mr. Chairman, I would ask for that unanimous consent to do precisely what you have suggested, if I may.

Mr. Benjamin: No.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Let us vote against it and then you can move it.

Subamendment negatived.

Mr. Mayer: Now I would be prepared to move it.

• 1235

The Chairman: All right. Mr. Mayer wants to move a new motion.

Mr. Mayer: I move that in Clause 3.(e) subparagraph (ii) be deleted and the following be substituted:

one member representing primary elevator licensees other than those referred to in subparagraph (i), or who are represented by an organization referred to in subparagraph (i), and grain dealer licensees.

The Chairman: Mr. Hovdebo.

Mr. Hovdebo: I think we should not go by this without going back and recognizing that the representation is now one member for the group that sells two-thirds of the grain and two representatives for the group that sells . . .

Mr. Benjamin: One-third.

Mr. Hovdebo: —less than that, less than 20%.

The Chairman: Question.

Mr. Benjamin: I request a recorded vote, Mr. Chairman.

Amendment agreed to: yeas, 7; nays, 1.

The Chairman: All right. We are now on paragraph (iii). Mr. Mayer has . . .

Mr. Benjamin: I still have an amendment for paragraph (ii).

The Chairman: Oh, sorry.

Mr. Benjamin: As amended.

The Chairman: All right. Proceed, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: In paragraph (e) (ii) as amended I move that the amendment be amended by deleting paragraph (e)(ii) as amended. A recorded vote, please, Mr. Chairman.

Amendment negatived: yeas, 1; nays, 6.

The Chairman: Paragraph (iii).

Mr. Mayer: I move that paragraph (iii) be deleted.

Amendment agreed to.

[Translation]

sont représentés par une organisation mentionnée dans l'alinéa (i) et les titulaires de licences de négociant en grain.

La façon la plus facile d'agir serait si M. Mayer obtenait le consentement à l'unanimité de retirer sa sous-modification et qu'il proposait celle-ci à sa place.

M. Mayer: Monsieur le président, je demanderais le consentement à l'unanimité en vue d'accomplir précisément ce que vous avez proposé.

M. Benjamin: Non.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Nous pourrions voter contre et vous pourriez alors faire la proposition.

La sous-modification rejetée.

M. Mayer: Je suis maintenant disposé à la proposer.

Le président: Très bien, monsieur Mayer veut proposer une nouvelle proposition.

M. Mayer: Je propose que dans l'article 3(e), le sous-alinéa (ii) soit supprimé et qu'on le remplace par ce qui suit:

un membre représentant les détenteurs de permis d'exploitation d'élévateurs autres que ceux qui sont mentionnés au sous-alinéa (i) ou qui sont représentés par une organisation mentionnée au sous-alinéa (i) et les titulaires de licences de négociant en grain.

Le président: Monsieur Hovdebo.

M. Hovdebo: Je crois que nous ne devons pas continuer sans reconnaître que la représentation est constituée à l'heure actuelle par un membre pour le groupe qui vend deux tiers du grain et par deux membres pour le groupe qui vend . . .

M. Benjamin: Un tiers du grain.

M. Hovdebo: Moins que cela, moins de 20 p. 100.

Le président: Je mets la question aux voix.

M. Benjamin: Je réclame un scrutin enregistré.

Modification: oui: 7, non, 1.

Le président: Très bien. Nous en sommes maintenant au sous-alinéa (iii). M. Mayer veut . . .

M. Benjamin: J'ai encore une modification pour le sous-alinéa (ii).

Le président: Mes regrets.

M. Benjamin: Tel que modifié.

Le président: D'accord. Continuez, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Je propose qu'au sujet de l'alinéa (e) (ii) tel que modifié, la modification soit modifiée en supprimant l'alinéa (e)(ii) tel que modifié. Un scrutin enregistré, monsieur le président.

La modification est rejetée 1 voix contre 6.

Le président: Le sous-alinéa (iii).

M. Mayer: Je propose que le sous-alinéa (iii) soit supprimé.

La modification est acceptée.

[Texte]

The Chairman: Unanimous. Do you want a recorded vote, Mr. Benjamin?

Mr. Benjamin: Anything that will lead us out of this . . . I am for.

The Chairman: Paragraph (iv): "one member representing the Canadian National Railway Company". Mr. Benjamin.

• 1240

Mr. Benjamin: I move that the amendment be amended by deleting paragraph (iv).

I do so on the basis that the railroads should not be party to regulating themselves. The railroads will be perfectly capable of providing all the technical assistance and information necessary to this grain transportation committee. They should not be part of decision-making regarding their own operations in the transportation and handling of grain. That is like putting a skunk in charge of the chicken coop, or at least making the skunk a member of the chicken coop. I submit that is no place for the railroads to be involved. They are responsible for the transportation of the grain.

The purpose of the committee is to put all the efficiencies possible into the transportation of grain—one of the purposes . . . and the allocation of railway cars as between elevator companies and producers and processors; and I submit that the railways should not be in a position to have weight on the committee that will attempt to influence the committee for things that will be of convenience or more lucrative to the railroads. I think this is highly improper.

The committee can require, the administrator can require, the Governor in Council can require the railroads to provide any and all information necessary for the work of the administrator and the committee; and for that matter the CTC, or the Wheat Board, or the grain commissioners, or any other organization.

It is totally improper for them to be party to regulating themselves, and I hope the committee will agree with that principle.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin. Is there any further discussion?

Some hon. Members: Question.

The Chairman: Shall the subamendment that paragraph (iv) be deleted carry?

Mr. Benjamin: A recorded vote, Mr. Chairman.

Amendment negatived: yeas, 1; nays, 6.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I have a further subamendment to paragraph (iv).

The Chairman: Yes.

Mr. Benjamin: I move that the amendment to Clause 3 be amended by striking out paragraph (iv) and substituting the following therefor:

[Traduction]

Le président: À l'unanimité. Voulez-vous un scrutin enregistré, monsieur Benjamin?

M. Benjamin: Je suis en faveur de tout ce qui nous sortira de ceci.

Le président: Le sous-alinéa (iv), «un membre représentant la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada.» Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Je propose que la modification soit modifiée en supprimant le sous-alinéa (iv).

Je le propose car les chemins de fer ne devraient pas faire partie de l'organisme de réglementation. Les chemins de fer peuvent fort bien fournir l'aide technique et les renseignements nécessaires au comité de transport du grain. Ils ne doivent pas faire partie des prises de décisions qui touchent leur propre exploitation du transport et la manutention du grain. Ce serait comme attribuer au renard la charge de surveiller la cage à poules. Je soutiens que les chemins de fer ne doivent pas être inclus. Ils sont responsables du transport du grain.

L'objet du comité est de fournir toute l'efficacité possible au régime du transport du grain et de veiller à la répartition des wagons entre les compagnies d'éleveurs et les producteurs et les transformateurs; les chemins de fer, à mon avis, ne doivent pas être en mesure d'influencer le comité dans des domaines où il y aura avantage pour les chemins de fer. Je crois que cela ne convient pas.

Le comité peut exiger (ou l'administrateur peut exiger, ou le gouverneur en conseil) que les chemins de fer mettent à la disposition du comité et de l'administrateur tous les renseignements dont ils ont besoin pour accomplir leur tâche; et aussi, quand on y pense, à la CTC, à la Commission du blé, aux commissaires du grain et à toute autre organisation.

Il ne convient pas que les chemins de fer fassent partie du dispositif de réglementation de leur propre exploitation et j'espère que le Comité acceptera ce principe.

Le président: Merci, monsieur Benjamin. D'autres discussions?

Des voix: Appel des voix.

Le président: Est-ce que la sous-modification qui propose de supprimer le sous-alinéa (iv) est approuvée?

M. Benjamin: Un scrutin enregistré, monsieur le président.

La modification est rejetée: 6 voix contre 1.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'ai une autre sous-modification pour le sous-alinéa (iv).

Le président: Oui.

M. Benjamin: Je propose que la modification à l'article 3 soit modifiée en supprimant le sous-alinéa (iv) et en le remplaçant par ce qui suit:

[Text]

one member representing the Canadian National Railway Company and Canadian Pacific Limited and the British Columbia Railway.

The Chairman: One representing all three? Is that correct, Mr. Benjamin?

Mr. Benjamin: Yes, Mr. Chairman.

The Chairman: Can we have it in writing, please?

Mr. Benjamin: A recorded vote, please, Mr. Chairman.

Amendment negated: yeas, 1; nays, 6.

• 1245

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I have a further amendment to Clause 3.(e)(iv), and you can use the one I sent up—this last one. The amendment reads:

one member representing Canadian National Railway Company; one member representing Canadian Pacific Limited;

Leave out the B.C. Railway; that is, one member representing Canadian National and Canadian Pacific.

The Chairman: You have heard the amendment.

Mr. Benjamin: A recorded vote please, Mr. Chairman.

Amendment negated: yeas, 1; nays, 6.

The Chairman: Shall Clause 3.(e)(iv) carry? Mr. Lefebvre.

Mr. D. Lefebvre: I do not know the procedure, Mr. Chairman, but can the numbering be automatically adjusted?

The Chairman: Yes, it should become Clause 3.(e)(iii) in numbering. I think the best way to do it is to go through them as they are numbered and then have a motion at the end to renumber paragraphs (iv) through (ix), in consequence of the elimination of Clause 3.(e)(iii). That would be the best way to do it.

Mr. McKnight: Just to assist you, Mr. Chairman, is it not presumed that would follow by the people who draft the bill?

The Chairman: Procedurally, it should be done and then it is in the record. If there should be a mistake made, it is not the committee's fault.

Mr. Mayer: They blame us for a lot of things.

The Chairman: Right.

Shall Clause 3.(e)(iv) carry?

Mr. Mazankowski: Can we still speak to the clause?

The Chairman: I will allow you to speak to it

Mr. Benjamin: It is the new subclause.

The Chairman: Clause 3.(e)(iv).

Mr. Benjamin: The new one? The renumbered one?

[Translation]

un membre représentant la Compagnie de chemins de fer nationaux du Canada, le Canadien Pacifique Limitée et le *British Columbia Railway*.

Le président: Une personne représentant les trois? Est-ce exact, monsieur Benjamin?

M. Benjamin: Oui, monsieur le président.

Le président: Puis-je avoir cela par écrit, s'il vous plaît?

M. Benjamin: Un scrutin enregistré, s'il vous plaît, monsieur le président.

La modification est rejetée, 6 voix contre 1.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'ai une autre modification à proposer pour l'article 3.e) (iv); vous pouvez utiliser le texte que j'ai remis. La modification se lit comme suit:

Un membre représentant la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada; un membre représentant le Canadien Pacifique Limitée;

Retirons le *B.C. Railway*, c'est-à-dire un membre représentant le Canadien National et le Canadien Pacifique.

Le président: Vous avez entendu la modification.

M. Benjamin: Un scrutin enregistré, s'il vous plaît, monsieur le président.

La modification est rejetée, 6 voix contre 1.

Le président: Doit-on approuver l'article 3.e)(iv), monsieur Lefebvre?

M. D. Lefebvre: Je ne connais pas la procédure, monsieur le président. Le numérotage s'ajuste-t-il automatiquement?

Le président: Oui. L'article devrait devenir l'article 3.e)(iii). Je crois que la meilleure façon de procéder est de les examiner en ordre numérique et de présenter, à la fin de la discussion, une proposition en vue de numéroter de nouveaux sous-alinéas (iv) à (ix) en raison de l'élimination de l'article 3^e)(iii). C'est là la meilleure façon d'agir.

M. McKnight: Monsieur le président, ne pouvons-nous pas prendre pour acquis que les gens qui ont rédigé le projet de loi s'occuperont du numérotage?

Le président: Pour fins de procédure, nous devrions le faire de façon à ce que cela soit porté au dossier. S'il se présente une erreur, ce ne sera pas la faute du Comité.

M. Mayer: On nous attribue le blâme pour bien des choses.

Le président: D'accord.

L'article 3.(e)(iv) est-il approuvé?

M. Mazankowski: Pouvons-nous encore parler de cet article?

Le président: Je vous permettrai d'en parler.

M. Benjamin: Il s'agit du nouveau paragraphe.

Le président: L'article 3.(e)(iv).

M. Benjamin: Le nouvel article? L'article qui a été numéroté de nouveau?

[Texte]

The Chairman: one member representing the Canadian National Railway Company.

An hon. Member: That is paragraph (iii).

The Chairman: But we have not yet moved that they be renumbered. We are trying to deal with them as they are numbered here and then move that they be renumbered.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I think it should be noted that in order for the grain handling system to function in an orderly and effective manner, it is important that all components of the system be represented around the table—namely the Senior Grain Transportation Committee. I have difficulty following Mr. Benjamin's rationale in trying to eliminate the railways. It seems to me . . .

Mr. Benjamin: You eliminated two wheat pools.

The Chairman: Order! One spokesperson at a time.

Mr. Mazankowski: It seems to me that this is one opportunity where you have to hold the railways accountable for their actions. You have the Chief Commissioner of the Canadian Wheat Board, the Chief Commissioner of the Canada Grain Commission, the transport Administrator. You are going to have the representatives of the primary elevator system, the lake carriers, the whole thing. This would seem to me to be the place where the railways really have to be held accountable for their actions and inactions. And Mr. Benjamin wants to remove them. I find that very difficult to follow, Mr. Chairman.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, on that very point, there are all kinds of legislation and regulations available to the government, and would be available to the administrator through the minister, to regulate and make the railroads perform. That is in place in any event.

And I submit, sir, I would like Mr. Mazankowski to provide me with the rationale. If one person can represent the three wheat pools, why cannot one person represent the two railroads?

• 1250

The three pools run the same kind of operation; the two railroads run the same kind of operation. If it is one for three of the pools, why not one for the two railroads?

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin. Mr. Mayer.

Mr. Mayer: I really do not understand the NDP, Mr. Chairman. One time they want to take all the railways off, and we vote on that amendment. The next amendment they want to put them in. He said yesterday that this is essentially a railway bill, with a few other things thrown in. Now he wants to exclude the railways, who are going to be a major player. If they are going to be held accountable, as Mr. Mazankowski accurately points out, I think the one way to do it is to have them at the table so they can be directly accountable, not through some other forum that is going to take time and cost as far as the producers are concerned.

[Traduction]

Le président: Un membre représentant la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada.

Une voix: C'est là le sous-alinéa (iii).

Le président: Mais nous n'avons pas proposé que ces alinéas soient numérotés de nouveau. Nous essayons d'en traiter dans l'ordre où ils se trouvent pour ensuite proposer un nouveau numérotage.

M. Mazankowski: Monsieur le président, on doit souligner que le système de manutention du grain ne peut fonctionner efficacement que si tous les éléments du système sont représentés, sous le comité supérieur du transport du grain. Je ne comprends pas bien le raisonnement de M. Benjamin quand il veut écarter les chemins de fer. Il me semble . . .

M. Benjamin: Vous avez éliminé deux pools du blé.

Le président: À l'ordre! Un porte-parole à la fois.

M. Mazankowski: Il me semble que nous avons là l'occasion de tenir les chemins de fer comptables de leurs actions. Vous avez là le commissaire en chef de la Commission canadienne du blé, le commissaire en chef de la Commission canadienne du grain, l'administration des transports. Vous aurez les représentants du système primaire des éleveurs, les transporteurs des Grands lacs, tous les organismes. Il me semble que c'est là aussi où les chemins de fer pourront être imputables de leurs actes ou de leurs omissions. M. Benjamin veut les tenir à l'écart. Je ne comprends pas bien, monsieur le président.

M. Benjamin: Monsieur le président, il existe à ce sujet toutes sortes de lois et de règlements que le gouvernement peut invoquer et qui seront à la disposition de l'administrateur par l'intermédiaire du ministre, aux fins de réglementer les chemins de fer et de les obliger à fournir un bon rendement. Ces dispositifs sont en place de toute façon.

Je demande, monsieur, que M. Mazankowski m'en donne la philosophie. Si une personne peut représenter les trois pools du blé, pourquoi une personne ne pourrait pas représenter les deux chemins de fer?

Les trois pools exercent la même sorte d'exploitation; les deux chemins de fer exercent la même sorte d'exploitation. Si une personne vaut pour trois pools, pourquoi pas une personne pour deux chemins de fer.

Le président: Merci, monsieur Benjamin. Monsieur Mayer.

M. Mayer: Je ne comprends pas vraiment le NPD, monsieur le président. À un moment donné, ils veulent mettre les chemins de fer à l'écart, et nous votons au sujet de cette modification. Maintenant, ils veulent inclure les chemins de fer dans la prochaine modification. Hier, il disait que le projet de loi est fondamentalement un projet de loi à l'intention des chemins de fer, avec quelques concessions pour les autres. Maintenant, il veut exclure les chemins de fer qui sont des principaux participants. S'ils doivent être imputables, comme M. Mazankowski le rappelle si précisément, je crois qu'ils doivent être représentés afin d'être tenus comptables directe-

[Text]

You said on Tuesday that that the bill should be orderly; it should be sensible; it should be simplified; it should be convenient. I just wonder whose interests they are representing, the producers—or what other kind of group they are representing. If we are representing the producers here, and if the NDP could make up their minds who they want to defend or whose interests they want to look after—it seems to me we had better look after producers; and one of the ways to do that is to have the railways at the table . . .

Mr. Mazankowski: Facing producers.

Mr. Mayer: Exactly—facing producers across the table. There is going to be some, I think, legitimate producer representation at the table, and one of the ways to hold the railways accountable is to have them at the table and have them face each other so they can decide if there is fault; and if there are bouquets to be handed out, that is the place to do it. We would get away from some of this finger-pointing and taking positions for who knows what reasons. We are interested in the producers and in seeing that they have an efficient and an orderly transportation system so they can move their grain once they get it off the fields and into their bins.

The Chairman: Thank you, Mr. Mayer.

Mr. Benjamin: We had amendments to the bill to delete representation from the two railroads. But we are not dealing with the bill now; we are dealing with the Conservative amendment to the bill. I have attempted first to eliminate both railroads, as I would have done on page 3. I did move to remove representation from the railroads. Then I moved to reduce the representation of the railroads to one member for three railroads, and then one member for two railroads. If one member for the three pools is sufficient, surely one member for the railroads is enough.

The Chairman: Mr. Benjamin, I think you have already put that on the record.

Mr. Mazankowski: It is accountability, Mr. Chairman, if you are really interested; and I do not know how you can have accountability with one person representing three railroads.

I do not understand Mr. Benjamin's rationale. I think he is more interested in playing politics.

Clause 3.(e)(iv) agreed to: 5 yeas; 1 nay.

The Chairman: The committee is adjourned until 2.00 p.m.

AFTERNOON SITTING

Thursday, September 1, 1983

• 1409

The Chairman: Order, please.

We shall resume consideration of Bill C-155, and we are on Clause 3.

[Translation]

ment, et non par l'intermédiaire d'un autre groupe qui coûtera cher aux producteurs.

Vous avez déclaré mardi que le projet de loi doit être ordonné; qu'il doit être raisonnable, qu'il doit être simplifié et qu'il doit être commode. Je me demande quels intérêts ils représentent, les producteurs, ou quel autre groupe ils représentent. Si nous représentons les producteurs et que le NPD peut se décider à établir qui ils veulent défendre et les intérêts de qui ils veulent protéger, il me semble que nous devons protéger les producteurs; l'une des façons de ce faire est d'inviter les chemins de fer à la table . . .

M. Mazankowski: Pour faire face aux producteurs.

M. Mayer: Précisément, pour faire face aux producteurs à la table. Il y aura, je crois, une représentation légitime des producteurs; l'une des façons de tenir les chemins de fer comptables est de les inviter à cette table pour faire face aux producteurs de façon qu'ils puissent ensemble décider qui est en défaut ou de qui il faut faire l'éloge, s'il y a lieu. Nous saurons alors les raisons pour les affrontements et les accusations. Nous voulons que les producteurs disposent d'un système de transport efficace et ordonné de façon qu'ils puissent expédier leur grain quand il est recueilli et placé dans les coffres.

Le président: Merci, monsieur Mayer.

M. Benjamin: Nous avons des modifications à proposer pour éliminer la représentation des deux chemins de fer. Mais nous ne traitons pas du projet de loi présentement; nous traitons de la modification présentée par les Conservateurs. J'ai essayé tout d'abord d'éliminer les deux chemins de fer, comme j'ai fait pour la page 1. J'ai proposé qu'on exclut les chemins de fer. J'ai alors proposé de limiter la représentation des chemins de fer à un membre pour les trois chemins de fer, et ensuite à un membre pour deux chemins de fer. Si une personne suffit pour les trois pools du blé, une personne suffit alors pour les chemins de fer.

Le président: Monsieur Benjamin, je crois que vous avez déposé cela au dossier.

M. Mazankowski: Êtes-vous réellement intéressé à l'imputabilité, monsieur le président? Je ne vois pas comment on pourrait compter sur l'imputabilité quand une personne représente trois chemins de fer.

Je ne comprends pas le raisonnement de M. Benjamin. Je crois qu'il est plus intéressé à faire de la politique.

L'article 3^e(iv) est approuvé: 5 voix contre 1.

Le président: La séance est ajournée jusqu'à 14 heures.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le jeudi 1^{er} septembre 1983

Le président: À l'ordre, s'il vous plaît.

Nous reprenons l'étude du bill C-155; nous en sommes à l'article 3.

[*Texte*]

At our afternoon session we were to have a critique of the methods of payment propositions, but I would propose that before going to that we complete Clause 3 in order that we keep things a wee bit neat. Is that agreed?

• 1410

Some hon. Members: Agreed.

Mr. Benjamin: How is it again, Mr. Chairman?

The Chairman: That we complete Clause 3 and then go to the critique of the methods of payment.

Mr. Benjamin: Apropos of what in the bill?

The Chairman: Apropos of the question that was asked by members of the committee some days ago, and it was agreed yesterday that we would have that this afternoon. Apropos of the method of payment.

Mr. Benjamin: Okay, and we will be at that clause of the bill when we discuss . . .

The Chairman: No, we are suspending clause-by-clause for a bit to deal with that.

Mr. Benjamin: I see.

The Chairman: It is the only way we can do it now.

Mr. Benjamin: Well, we would not suspend clause-by-clause to hear any extra witnesses. I suggest you do it under the clause.

The Chairman: Mr. Benjamin, it was agreed to yesterday by the committee.

We are on paragraph (e)(v), which of course should be (iv), but we will deal with that afterwards, which says "one member representing Canadian Pacific Limited". It was moved by Mr. Mayer.

Mr. Mayer: What am I doing, Mr. Chairman?

The Chairman: You moved that amendment. Well, it is all moved anyway. It is all before the committee.

Question?

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, we have dealt with the Canadian National one.

The Chairman: That is right.

Mr. Benjamin: We are now dealing with one member representing Canadian Pacific Limited.

The Chairman: Right.

Mr. Benjamin: I have a subamendment.

The Chairman: Proceed. Do you have a copy for the Chair?

Mr. Benjamin: Oh, yes, always.

I move, Mr. Chairman, that the amendment be amended by deleting paragraph (e)(v). I presume that is the old number (e)(v)?

The Chairman: Yes.

[*Traduction*]

Cet après-midi, nous devons avoir une critique des propositions concernant les méthodes de paiement, mais je propose qu'avant de passer à ce point, nous en terminions avec l'article 3 pour garder un peu d'ordre dans nos travaux. Êtes-vous d'accord?

Une voix: Accepté.

M. Benjamin: Voulez-vous répéter, monsieur le président?

Le président: Que nous terminions l'article 3 et abordions la critique du mode de versement.

M. Benjamin: À propos de quoi dans le projet de loi?

Le président: À propos de la question qui a été posée par les membres du Comité, il y a quelques jours; nous avons déclaré hier d'en reparler cet après-midi. À propos de la méthode de versement.

M. Benjamin: Très bien. Et nous en serons à cet article du projet de loi quand nous aborderons . . .

Le président: Non, nous suspendons l'examen article par article pour le moment.

M. Benjamin: Je vois.

Le président: C'est la seule façon de procéder.

M. Benjamin: Nous ne suspendrions pas l'examen article par article pour entendre de nouveaux témoins. Je propose que vous en parliez quand nous en serons à l'article.

Le président: Monsieur Benjamin, le comité en a décidé ainsi hier.

Nous en sommes à l'alinéa e)(v) qui devrait, bien sûr, devenir (iv). Mais nous traiterons de cette question plus tard. L'alinéa dit «un membre représentant le Canadien Pacifique Limitée». M. Mayer a présenté la proposition.

M. Mayer: Que dois-je faire, monsieur le président?

Le président: Vous avez proposé cette modification. Elle a été proposée, de toutes façons. Elle est devant le Comité.

Une question?

M. Benjamin: Monsieur le président, nous avons traité de la question du Canadien National.

Le président: D'accord.

M. Benjamin: Nous parlons maintenant d'un membre représentant le Canadien Pacifique Limitée.

Le président: C'est juste.

M. Benjamin: J'ai une sous-modification à proposer.

Le président: Allez-y. Avez-vous une copie à l'intention du président?

M. Benjamin: J'ai toujours cela.

Je propose, monsieur le président, que la modification soit modifiée en supprimant l'alinéa e)(v). Je prends pour acquis que c'est là l'ancien numéro e)(v)?

Le président: Oui.

[Text]

Mr. Benjamin: Then that paragraph (e)(v) be deleted.

The Chairman: Question?

Mr. Benjamin: I would like a recorded vote, Mr. Chairman.

The Chairman: A recorded vote.

Subamendment negated: yeas, 1; nays, 4.

The Chairman: Are you ready for the question? All those in favour of (e)(v) . . .

Mr. Benjamin: I would like another recorded vote, Mr. Chairman.

• 1415

The Chairman: If I were not the chairman, I would make a comment.

Before we go any further, to avoid any further confusion, is it agreed that those subclauses numbered (iv), (v), (vi), (vii), (viii), and (ix) be renumbered to reflect the deletion of (iii)?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: So we are now then on (v), properly renumbered: "one member representing carriers of grain on the Great Lakes".

Clause 3.(e)(v) agreed to.

Mr. McKnight: Recorded vote.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, may I ask a question of Mr. Kroeger, or whoever? How many carriers of grain are there on the Great Lakes? Is there a number that the Canadian Wheat Board or the Canada Grain Commission or MOT keeps track of? I know it will vary from year to year, but how many carriers are there?

Mr. Kroeger: I believe the number is about 8 to 10, and they are all, I think, members of the Dominion Marine Association.

Mr. Benjamin: I see. Would it not then be proper, in accordance with earlier amendments, that one member from the Dominion Marine Association, or organization, as we moved earlier on the co-operative wheat growers organization . . . one member representing the Lake Carriers Association, or organization: would that not be more appropriate, to be consistent with the earlier amendments that the Liberals and Tories combined on?

Mr. Kroeger: I think I would like to leave that judgment to the committee, Mr. Chairman.

The Chairman: Anyway, that one has passed.

Mr. Benjamin: No, it has not. I am asking questions. We are discussing the new subclause (v).

The Chairman: Well, it has already been passed.

Mr. Benjamin: No, it has not—the carriers of grain on the Great Lakes.

The Chairman: Yes. The question has been put and it has passed. So we are on (vi):

[Translation]

M. Benjamin: L'alinéa e)(v) devrait alors être supprimé.

Le président: Je mets la question aux voix.

M. Benjamin: Je voudrais un scrutin enregistré, monsieur le président.

Le président: Un scrutin enregistré.

La sous-modification est rejetée, 1 voix contre 4.

Le président: Êtes-vous prêts pour le vote? Tous ceux qui sont en faveur de e)(v) . . .

M. Benjamin: Je voudrais un autre scrutin enregistré, monsieur le président.

Le président: Si je n'étais pas le président, je ferais un commentaire.

Avant d'aller plus loin, pour éviter toute confusion, sommes-nous d'accord que les sous-alinéas numéros (iv), (v), (vii), (viii) et (ix) soient numérotés de nouveau, afin de tenir compte de la suppression de (iii)?

Des voix: D'accord.

Le président: Nous en sommes donc au sous-alinéa (v), numéroté de nouveau «un membre représentant les transporteurs de grain des Grands lacs».

L'article 3^e)(v) approuvé.

M. McKnight: Un scrutin enregistré.

M. Benjamin: Monsieur le président, puis-je poser une question à M. Kroeger? Combien se trouve-t-il de transporteurs de grain sur les Grands lacs? Existe-t-il un nombre précis dont la Commission canadienne du blé tient compte, ou la Commission canadienne des céréales ou le ministère des Transports? Je sais que le nombre varie d'année en année, mais combien de transporteurs existe-t-il?

M. Kroeger: Je crois que le nombre varie de huit à 10, et ils sont tous membres de la *Dominion Marine Association*.

M. Benjamin: Je vois. Ne serait-il pas sage, en conformité des modifications antérieures, de voir à ce qu'un membre de la *Dominion Marine Association* (comme nous avons proposé dans le cas des coopératives des cultivateurs de blé) représente l'association des transporteurs des lacs; cela ne serait-il pas plus conforme aux modifications proposées antérieurement par les Libéraux et les Conservateurs groupés ensemble?

M. Kroeger: Je voudrais laisser cette question au jugement du comité, monsieur le président.

Le président: Cette modification a été acceptée.

M. Benjamin: Non, elle ne l'a pas été. Je pose des questions. Nous discutons le nouveau sous-alinéa (v).

Le président: C'est déjà approuvé.

M. Benjamin: Non pas, pas au sujet des transporteurs de grain des Grands lacs.

Le président: Mais oui. On a voté et la modification a été approuvée. Nous en sommes donc au sous-alinéa (vi):

[Texte]

one member representing process elevator licensees in the Western Division,

Mr. Benjamin: Who are they?

The Chairman: Are you asking me?

Mr. Benjamin: Yes. Well, I am asking Mr. Kroeger, or anybody else.

Mr. Kroeger: An example would be CSP Foods Ltd. in Saskatoon. I think it would also include millers, for example, and maltsters.

Mr. Benjamin: When you say CSP Foods Ltd., that would be the crushers?

Mr. Kroeger: The crushers, millers, maltsters . . .

Mr. Benjamin: The oilseed crushers, whether it is rapeseed, canola, sunflower seeds . . . whatever?

Mr. Kroeger: Yes. I have a somewhat longer list here, if anybody wants me to read it out.

Mr. Benjamin: Well, just give it in a general way. There are crushers, millers, maltsters . . .

Mr. Kroeger: That is pretty well it.

Mr. Benjamin: That would include about what, 20 or 30—16 companies.

The Chairman: Mr. McKnight.

Mr. McKnight: Could I ask Mr. Kroeger to name some of the larger companies, just for the clarification of the committee, that are involved in the elevator licensees processing division?

Mr. Kroeger: The list before me includes, aside from the ones I mentioned, Canada Malting, Robin Hood, Multi-Foods, Saskatchewan Wheat Pool, Maple Leaf Mills, United Oilseed Products at Lloydminster, Mark Processors at Sexsmith, Alberta. Canbra at Lethbridge I believe is a good-sized company.

Mr. McKnight: And AFP in Alberta?

Mr. Kroeger: NARP, yes.

Mr. McKnight: AFP?

Mr. Kroeger: AFP? Yes, AFP at Fort Saskatchewan is on this list.

• 1420

The Chairman: Question. All those in favour of (e)(vi) . . .

Mr. Benjamin: That is the new number (vi).

The Chairman: It concerns one member representing the elevator licensees . . .

An hon. Member: Process elevator licensees.

The Chairman: —the “process elevator licensees in the Western Division”.

23236—3

[Traduction]

un membre représentant les titulaires de permis d'exploitation d'élévateurs de transformation de la division de l'Ouest.

M. Benjamin: Qui sont-ils?

Le président: Vous me posez cette question, à moi?

M. Benjamin: Je pose la question à M. Kroeger ou à quelqu'un d'autre.

M. Kroeger: Le groupe comprend des maisons comme CSP Foods de Saskatoon. Il comprend aussi les meuniers et les entreprises de maltage.

M. Benjamin: Quand vous dites CSP Foods, vous parlez des huileries?

M. Kroeger: Des huileries, des meuneries, des malteurs . . .

M. Benjamin: Les huileries des oléagineux comme le canola, le colza, les semences de tournesol, etc.

M. Kroeger: Oui, nous avons une liste plus longue si quelqu'un veut la lire.

M. Benjamin: Parlez de façon générale. Il y a les huileries, les meuneries, les malteries . . .

M. Kroeger: C'est à peu près tout.

M. Benjamin: Cela comprendrait environ de 20 à 30 compagnies.

Le président: Monsieur McKnight.

M. McKnight: Puis-je demander à M. Kroeger, pour l'information du Comité, de nommer quelques-unes des plus grosses compagnies qui appartiennent à la division de l'Ouest des titulaires de permis d'exploitation d'élévateurs de transformation?

M. Kroeger: La liste que j'ai comprend outre les entreprises que j'ai mentionnées, *Canada Malting, Seeland Mills, Robin Hood, Multi-Foods, Saskatchewan Wheat Pool, Maple Leaf Mills, United Oilseed Products* de Lloydminster, *Mark Processors de Sexsmith* en Alberta, *Cambra* à Lethbridge est, je crois, une société d'envergure.

M. McKnight: Et AFP en Alberta.

M. Kroeger: NARP, oui.

M. McKnight: AFP?

M. Kroeger: AFP? Oui, AFP à Port Saskatchewan, qui est sur la liste.

Le président: Aux voix. Tous ceux en faveur de e)(vi) . . .

M. Benjamin: Il s'agit du nouveau numéro (vi).

Le président: Il vise un membre représentant les détenteurs de permis d'élèveur . . .

Une voix: Les détenteurs de permis d'élèveur de conditionnement.

Le président: . . . les «détenteurs de permis d'élèveur de conditionnement de la Division de l'Ouest».

[Text]

Amendment agreed to.

The Chairman: All right. We are now on number (vii), "one member representing the Canadian trucking industry, and".

Mr. Benjamin: Mr. Chairman.

The Chairman: Yes, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: I wish to move a subamendment in order to protect little, small, independent truckers.

The Chairman: With half-tons.

Mr. Benjamin: No. Come on, that shows how much you know about grain movement in the west.

The Chairman: Well, when you said "little, small ones", that was all I could think of.

Mr. Benjamin: They have not used half-tons since I do not know when, unless it was to clean out a granary.

I will say this while I am writing it: I move that the amendment be amended by deleting Clause 3.(e)(vii).

The Chairman: Is that it?

Mr. Benjamin: Yes.

The Chairman: It is moved by Mr. Benjamin that Clause 3.(e)(vii) be deleted.

Mr. Benjamin: I would like to speak to my motion, Mr. Chairman.

The Chairman: That is why I put it.

Mr. Benjamin: There is some kind of illusion, or delusion, amongst a number of small, independent, commercial truckers with whom I am acquainted that, somehow or other, they can get a piece of this action; they can get some of the \$560 million. I posed to them the situation whereby, when the opportunity for trucking is improved and increased, invariably the two railroads enlarge their trucking operation. I asked several of them how many of their little commercial independent truckers were driven out of business, because as will happen, and has happened in other commodities—whether it was lumber, or wood pickets, or farm implements, cars or trucks—a host of commodities and particularly on branch lines—the trucking divisions of the two railroads moved in and took over.

Mr. Chairman, as sure as night follows day, or day follows night, the kinds of provisions envisioned in this amendment and in other places in the bill will mean that railroad companies, the subsidiaries of railroad companies, will move in on a large scale to truck grain commercially, which will be the death-knell of a lot of small, independent, commercial truckers.

If one were a dedicated free enterpriser one would say, well, that is tough cookie, they will have to take their chances and if they get outbid and outnumbered and they go belly up that is too bad for them, that is good old free enterprise in the free and open market. I would like to suggest also that from

[Translation]

Amendement adopté.

Le président: Très bien. Nous en sommes maintenant au numéro (vii), «un membre représentant l'industrie canadienne du camionnage, etc».

M. Benjamin: Monsieur le président.

Le président: Oui, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: J'aimerais proposer un sous-amendement visant à protéger les petits camionneurs indépendants.

Le président: Avec des demi-tonnes.

M. Benjamin: Non. Allons, cela montre ce que vous savez du transport du grain dans l'Ouest.

Le président: Bien, quand vous avez dit des petits, c'est la première chose que m'est venue à l'esprit.

M. Benjamin: Ils n'ont pas utilisé de demi-tonne depuis je ne sais quand, à moins que ce ne soit pour vider le grenier.

Je vais vous lire ceci pendant que je l'écris: Je propose que l'amendement soit modifié par la suppression de l'alinéa 3°(vii).

Le président: C'est tout.

M. Benjamin: Oui.

Le président: Il est proposé par M. Benjamin de supprimer l'alinéa 3°(vii).

M. Benjamin: J'aimerais expliquer ma proposition, monsieur le président.

Le président: C'est pourquoi je l'ai présentée.

M. Benjamin: Certains petits camionneurs commerciaux indépendants de ma connaissance semblent croire, à tort ou à raison, qu'ils pourront profiter de cette occasion et avoir leur part des 560 millions de dollars. Je leur ai expliqué que dans une situation où les possibilités de camionnage s'améliorent et s'accroissent, les deux sociétés ferroviaires étendent inévitablement leur exploitation de camionnage. J'ai demandé à plusieurs d'entre eux combien de leurs confrères indépendants de faible envergure avaient dû abandonner leur entreprise, parce que comme cela s'est déjà produit ailleurs, qu'il s'agisse du bois de construction, des piquets de bois, des appareils agricoles, des automobiles ou des camions, une foule de produits en particulier sur les voies secondaires, les divisions du camionnage des deux sociétés ferroviaires étaient intervenues et s'étaient appropriées le marché.

Monsieur le président, tout comme le soleil se lève chaque matin, le genre de disposition envisagé pour cet amendement signifiera que les sociétés ferroviaires, leurs filiales, arriveront en puissance sur le marché du transport commercial du grain, ce qui signifiera la fin pour de nombreux petits camionneurs indépendants.

Un partisan convaincu de la libre entreprise dirait, c'est bien dommage, ils devront tenter leur chance et s'ils ne sont pas assez nombreux, assez concurrentiels et qu'ils disparaissent, c'est dommage pour eux et tant mieux pour notre bonne vieille libre entreprise dans un marché libre et ouvert. J'aimerais

[Texte]

straight economic grounds, the longer distances you haul heavy bulk commodities by truck, the less efficient it becomes, just in the very nature of transport economics; and secondly, the more heavy bulk commodities you haul on our road system the more it transfers costs from the federal government and from the railroads to the grain producer, the municipalities and the provincial governments.

• 1425

If the government or if the movers of this amendment would provide a system of costs for trucking that are the same as they are for the railroads that would include constant costs, that would include long-run variable costs, and that would be the rates for which the trucking companies would be reimbursed, then of course I would support the amendment, because no trucking company would get any business at those kinds of rates.

I also want to remind the committee, Mr. Chairman, of some municipalities who either appeared before the committee or made written submissions to the committee, or have met with individual members of the committee, and who do not relish the prospect of having to upgrade the few gravel roads they have left, more particularly to upgrade oil-surfaced grid roads and the class (d) and (e) paved highways which are operated by the provincial governments, unless those municipalities and provincial governments can recover the costs through user fees. If they were to do that, then again the small independent trucker cannot collect enough freight rates. If he can, then the two railroads in particular will be able to undercut them because of their unit costs, the volume they can move, the number of trucks—the hundreds and hundreds they could put in place.

I submit that the Canadian Trucking Association are only recently realizing that this is not an area where they can get a piece of the action; they cannot get a chunk of the \$650 million. They might be able to get a minor amount; but it just flies against all good sense to be trucking heavy bulk commodities longer and longer distances. I do not know of another country in the world that accepts that, except south of the 49th parallel; and a lot of their states are in real difficulty.

You recall, Mr. Chairman, a study by the State of Iowa a few years ago, where they found it cheaper to put money into subsidizing the rehabilitation and maintaining of branch lines than to upgrade the roads after several years of experience, and there have also been expressions of concern from two or three other states south of the 49th parallel.

That same concern applies to our rural municipalities, our towns and villages, and the provincial governments. I see no point in having to have someone from the Canadian trucking industry on this committee when, at best, unless a few

[Traduction]

déclarer également que sur le plan strictement économique, plus vous transportez loin par camion des produits lourds en vrac, moins c'est efficace, c'est la nature même de l'économie des transports. En deuxième lieu, plus vous transportez de produits lourds en vrac sur notre réseau routier, plus vous transférez les coûts du gouvernement fédéral et des sociétés ferroviaires au producteur de grain, aux municipalités et aux gouvernements provinciaux.

Si le gouvernement ou les proposants de cet amendement offraient un système de tarifs de camionnage qui seraient les mêmes que pour le rail, avec les frais constants, les frais variables pour les longs trajets et qu'il s'agirait du tarif remboursé aux sociétés de camionnage, alors je serais évidemment en faveur de cet amendement, car aucune entreprise de camionnage n'obtiendrait de contrat avec un tel tarif.

Je veux également rappeler au Comité, monsieur le président, les interventions de certaines municipalités qui ont comparu devant le Comité, lui ont présenté des mémoires écrits ou qui ont rencontré certains membres de ce Comité. Ces municipalités n'appréciaient pas la perspective d'avoir à améliorer les quelques routes de gravier qu'il leur reste, en particulier les chemins de rang vaporisés à l'huile et les routes pavées de classes d) et e) qui relèvent des gouvernements municipaux, à moins que ces municipalités et gouvernements provinciaux ne puissent rentrer dans leurs frais en imposant des frais d'utilisation. S'ils en venaient là, une fois de plus, le petit camionneur indépendant ne pourrait demander un tarif concurrentiel. S'il le pouvait, alors les deux sociétés ferroviaires en particulier seraient en mesure d'exiger un tarif moindre, grâce à leurs coûts unitaires moins élevés, le volume qu'ils peuvent transporter, le nombre de leurs camions, les centaines et les centaines qu'ils pourraient offrir.

Je crois que l'Association canadienne de camionnage n'a réalisé que récemment qu'il ne s'agit pas là d'un domaine où ils peuvent obtenir leur part du gâteau, une partie des 650 millions de dollars. Ils pourraient en obtenir une faible proportion, mais c'est aller à l'encontre du bon sens le plus élémentaire que de transporter par camion des produits en vrac sur des distances de plus en plus longues. Je ne connais pas d'autre pays au monde qui accepte un tel principe, sauf au 49^e parallèle et plusieurs de ces états connaissent de graves problèmes.

Vous vous souvenez sans doute, monsieur le président, d'une étude effectuée par l'état de l'Iowa il y a quelques années, dans laquelle on en arrivait à la conclusion qu'il était plus rentable de subventionner la remise en état et l'entretien des voies ferrées secondaires plutôt que d'améliorer les routes, et ce après plusieurs années d'expérience, et deux ou trois états au sud du 49^e parallèle ont également exprimé leurs inquiétudes à cet égard.

Ce même souci s'applique à nos municipalités rurales, nos villes et nos villages et aux gouvernements provinciaux. Je ne vois pas l'utilité d'avoir au sein de ce comité un représentant de l'industrie canadienne du camionnage quant, au mieux, en

[Text]

thousand more branch lines were abandoned, they would only get a minimal share of increased trucking. In fact, the increased trucking, most of it, would be transferred to the trucking operations of the two railroads, who will collect both ways, on trucking rates and on rail rates.

• 1430

I would like to urge upon the committee, Mr. Chairman, that this is no way to try to help the Canadian trucking industry. I submit that it will seriously damage a lot of small, independent commercial truckers who belong to that association and an even larger number who do not belong to that association.

There are areas where the trucking industry should be hauling commodities where the railroads should not be involved. Lightweight short- and medium-haul commodities make more sense by truck; but it makes no transportation or economic sense, and in energy use and in safety it makes no sense, to enlarge the hauling of heavy bulk commodities medium and long distances by truck. The experience, even in western Canada, has shown that, and I urge that this group do not need, and I think more and more of them are realizing that they do not want to have, a representation on this committee.

The Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I have tried to follow Mr. Benjamin's disjointed logic as carefully as I can, and I must say that it can only be termed disjointed logic. Mr. Benjamin has long been known for his bias against the trucking industry. He does not support the trucking industry and never has, small or large. He is clearly on the record as saying that, Mr. Chairman. On the one hand he sympathizes with the small truckers, and then he shafts them by saying they have no business being involved.

If Mr. Benjamin knows so much about the movement of grain, he will know that every bushel of grain that moves out of either of Canada's four or more ports is handled by truck, either the farmer's truck or a commercial truck, and there are indications that trucking will play an increasing role in terms of complementing the grain handling and transportation system.

The fact that you are going to have a member on the Senior Grain Transportation Committee does not open the door for wholesale trucking. It does open the door for the participation of representatives of the trucking industry in terms of trying to facilitate and expedite and to create a more efficient and effective and reliable grain handling system.

He says that by putting a member of the trucking industry on the Senior Grain Transportation Committee we are going to drive the little truckers out of business. I cannot follow that logic, Mr. Chairman, with respect. I guess I have to ask him how much grain these little truckers are hauling now and how much they will have a prospect of hauling in the future under

[Translation]

abandonnant quelques milliers d'autres voies secondaires, cette industrie n'aurait qu'une proportion minime du trafic supplémentaire par camion. En fait, ce trafic supplémentaire irait en grande partie aux divisions de camionnage des deux sociétés ferroviaires, qui s'enrichiraient de deux façons, par le tarif de camionnage et par le tarif ferroviaire.

Je voudrais absolument faire comprendre au comité, monsieur le président, que ce n'est pas là une façon de venir en aide à l'industrie canadienne du camionnage. J'avance que cette mesure nuira sérieusement à beaucoup de petits camionneurs commerciaux indépendants qui font partie de cette association et à encore plus de camionneurs qui n'en font pas partie.

Il y a des secteurs dans lesquels l'industrie du camionnage devrait transporter des produits et les sociétés ferroviaires ne devraient pas y participer. Il est plus logique de transporter par camion des produits légers sur de courtes et moyennes distances, mais il est illogique sur le plan du transport, de l'économie, de la sécurité et de l'énergie d'étendre au camionnage le transport de produits lourds en vrac sur de moyenne et longues distances. C'est ce que nous enseigne notre expérience, même dans l'Ouest canadien, et je soutiens fermement que ce groupe n'a pas besoin d'un représentant au sein de ce comité; je crois d'ailleurs que plus en plus d'entre eux le réalisent.

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, j'ai tenté de suivre la logique tordue de M. Benjamin le mieux que j'ai pu et je dois dire que sa logique ne peut être qualifiée que de tordue. L'antipathie de M. Benjamin à l'endroit de l'industrie du camionnage est connue depuis longtemps. Il ne soutient pas l'industrie du camionnage et ne l'a jamais fait, qu'elle soit grande ou petite. Il l'a déclaré publiquement de façon très claire, monsieur le président. D'un côté, il dit sympathiser avec les petits camionneurs et ensuite, il les poignarde dans le dos en disant qu'il n'ont rien à faire ici.

Si monsieur Benjamin connaît si bien le transport du grain, il saura que chaque boisseau de blé sortant de l'un ou l'autre des quatre ports ou plus du Canada passe par un camion, qu'il s'agisse du camion de l'agriculteur ou d'un camionneur commercial, et il semble que le camionnage jouera un rôle accru à titre de complément du système de transport et de manutention du grain.

Le fait d'avoir un membre siégeant au Comité supérieur du transport des grains ne signifie pas que tout le transport se fera par camion. Cela signifie toutefois que des représentants de l'industrie du camionnage pourront contribuer à cette tentative de faciliter et d'accélérer les choses et de créer un système de manutention du grain plus efficace, plus efficient et plus fiable.

Il déclare qu'en nommant un membre de l'industrie du camionnage au Comité supérieur du transport, nous acculerons les petits camionneurs à la faillite. Sauf votre respect, monsieur le président, je ne suis pas sa logique. Je suppose que je devrai lui demander quelle quantité de grains ces petits camionneurs transportent actuellement et combien ils en

[*Texte*]

the provisions of the bill, because the method of payment to the railways that the member so stoutly defends clearly prohibits the trucks from getting involved. That is the problem here; that is really the problem.

So maybe there will be some time in the future at which the trucking industry can play a meaningful role in the grain handling and transportation system, and I simply remind him that there are, in the prairie region alone, some 620 carrier members, members of the Alberta, Saskatchewan and Manitoba trucking associations respectively, generating some \$1.3 billion of revenue. So the trucking industry is a very important and integral and vital part of the western Canadian economy and, indeed, the whole Canadian economy, and to leave them out . . .

They are a mode of transportation. We have every other mode of transportation represented on the Senior Grain Transportation Committee, with the exception of air, and perhaps we should even include that, and maybe pipelines; I do not know. But because trucking is an integral part of the grain handling and transportation system, surely it would be fitting that a representative sit on the committee; and it does not necessarily open the door for wholesale trucking. How it will drive these poor little truckers that Mr. Benjamin is trying to defend out of business . . . The rationale totally escapes me, Mr. Chairman.

• 1435

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski. Ready for the question?

Some hon. Members: Question.

Mr. Benjamin: I presume I can wind up the discussion on this particular part of the amendment?

The Chairman: Yes, you may, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: For Mr. Mazankowski's information, although I think he already knows it—the past experience . . . I have talked to some individuals who have two or three commercial trucks and have asked them if they would have the financial backing and the wherewithal to compete against CN and CP trucking subsidiaries . . .

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, on a point of order, no one is suggesting that the trucks are going to compete against the railways. Why does Mr. Benjamin not stick to the point, rather than try to avoid . . .

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I was not talking about railroads; I was talking about trucking.

The Chairman: Well, let us stick to the amendment.

Mr. Benjamin: The point of the matter is that trucking, of course, has always been an integral part—not always, but for the last 30 years—of grain movement; farmers hauling around grain . . .

Mr. Mazankowski: Ha!

[*Traduction*]

transportent peut-être plus tard en vertu des dispositions du projet de loi, car la méthode de paiement aux sociétés ferroviaires que le député défend si ardemment exclue clairement les camions. C'est là le problème, c'est exactement le problème.

Peut-être donc l'industrie du camionnage pourra-t-elle éventuellement jouer un rôle valable dans le système de transport et de manutention du grain et je lui rappelle en passant que dans la seule région des Prairies, il y a environ 620 transporteurs membres respectivement des associations de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba, dont les revenus atteignent environ 1.3 milliard de dollars. L'industrie du camionnage est donc une partie intégrante et vitale de l'économie de l'Ouest canadien et, en fait, de toute l'économie canadienne et le fait de ne pas leur donner voix au chapitre . . .

Ils représentent un mode de transport. Tous les autres modes de transport ont été représentés au Comité supérieur du transport du grain, à l'exception de l'air, qui peut-être même devrait y être, et peut-être les pipelines, je ne sais pas. Mais puisque le camionnage fait partie intégrante de notre système de transport et de manutention du grain, il serait sûrement approprié que l'un de leurs représentants siège au comité, ce qui ne signifie pas nécessairement que tout le transport se fera un jour par camion. Quant à l'argument voulant que cette mesure accule à la faillite tous ces pauvres petits camionneurs que M. Benjamin tente de défendre . . . Sa logique m'échappe complètement, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski. Prêts pour le vote?

Des voix: Aux voix.

M. Benjamin: Je présume que je puis clore la discussion sur cet aspect précis de l'amendement?

Le président: Vous pouvez, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Pour la gouverne de M. Mazankowski, bien que je crois qu'il le sache déjà d'expérience, j'ai parlé à certaines personnes qui avaient deux ou trois camions commerciaux et je leur ai demandé s'ils auraient les ressources financières et autres pour concurrencer les filiales de camionnage du CN et du CP . . .

M. Mazankowski: Monsieur le président, question de règlement, personne n'a suggéré que les camions concurrenceraient les sociétés ferroviaires. Pourquoi M. Benjamin ne s'en tient-il pas au sujet à l'étude, plutôt que de tenter d'éviter . . .

M. Benjamin: Monsieur le président, je ne parlais pas des sociétés ferroviaires, je parlais du camionnage.

Le président: Bien ne nous éloignons pas de l'amendement.

M. Benjamin: Le fonds de la question, c'est que le camionnage a évidemment toujours fait partie intégrante, pas toujours, mais depuis une trentaine d'années, du transport du grain; les agriculteurs transportant leur grain . . .

M. Mazankowski: Ah!

[Text]

Mr. Benjamin: —small independent truckers moving grain for farmers to their elevator delivery point or an alternate delivery point—that has always been there. But this legislation means the abandonment of another 1,500 to 2,000 miles of branch lines; it means longer trucking distances; it means, Mr. Chairman...

The Chairman: Where does the bill say that, Mr. Benjamin?

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, the ramifications of this legislation mean that.

The Chairman: Oh? And that is your interpretation, I take it?

Mr. Benjamin: You are darn right it is.

The Chairman: Okay.

Mr. Benjamin: That is one of the ramifications. What it means is that exactly the same thing will happen in the commercial trucking of grain versus by rail as has happened with a lot of other commodities. I have worked in too many rural communities where CN or CP trucks ran the little independent truckers right off the road, and as soon as they had done that, then they raised their rates. I have seen this happen too many times. I have seen too many small independent truckers whose businesses went down the drain because of the subsidiaries of the two railroads being in the trucking business. That is what I am trying to prevent from happening, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you.

Mr. McKnight: Mr. Chairman, I wonder if Mr. Benjamin still supports Chief Justice Emmett Hall's recommendations. I would like to ask him that through you, Mr. Chairman, to Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Well, Mr. Chairman, I have said from the day after Mr. Hall's report was first published, and a number of times since that, in principle, I support Mr. Justice Hall's report, except for a few minor differences; and this was one of them.

An hon. Member: Oh, no, no!

An hon. Member: Those differences would be Mr. Justice Hall's... reference to off-line elevators.

The Chairman: Order! Order, please!

Mr. Benjamin: I disagreed then and I disagree now with the one point that Mr. Justice Hall made about enlarging the trucking, whether it was from off-line elevators or from farms adjoining abandoned branch lines. That is the one point I disagreed on with Mr. Justice Hall. But I do agree with Mr. Justice Hall about keeping the Crow.

The Chairman: Thank you.

An hon. Member: The question.

The Chairman: The question is on Mr. Benjamin's subamendment that (vii) be deleted.

[Translation]

M. Benjamin: ... les petits camionneurs indépendants transportant le grain pour les agriculteurs à l'élevateur ou à un autre point de livraison, cela a toujours existé. Mais la présente mesure législative entraînera l'abandon de 1,500 à 20,000 milles de plus de voies secondaires, ce qui signifie de plus longues distances par camion, cela signifie, monsieur le président...

Le président: À quel endroit du projet de loi est-ce indiqué, monsieur Benjamin?

M. Benjamin: Monsieur le président, ce sont là les ramifications de cette mesure législative.

Le président: Vraiment? Et c'est là votre interprétation, je suppose?

M. Benjamin: Vous avez diablement raison.

Le président: Bien.

M. Benjamin: Il s'agit là de l'une des ramifications. Plus exactement, cela signifie qu'il arrivera au transport commercial du grain par camion plutôt que par train la même chose qu'il est arrivé avec beaucoup d'autres produits. J'ai travaillé dans trop de communautés rurales où j'ai vu les camions du CN ou du CP enlever le pain de la bouche aux petits camionneurs indépendants, pour ensuite immédiatement augmenter leurs tarifs. J'ai vu cela arriver trop souvent. J'ai vu trop de petits camionneurs indépendants perdre leur entreprise à cause des filiales de camionnage des deux sociétés ferroviaires. C'est ce que je veux empêcher d'arriver, monsieur le président.

Le président: Merci.

M. McKnight: Monsieur le président, je me demande si M. Benjamin appuie toujours les recommandations du juge en chef Emmett Hall. J'aimerais lui poser cette question par votre entremise, monsieur le président.

M. Benjamin: Bien, monsieur le président, j'ai déclaré à la publication du rapport de M. Hall et maintes fois depuis qu'en principe, j'appuie le rapport de M. Hall, sauf pour quelques points de désaccord mineurs, et c'est l'un d'entre eux.

Une voix: Ah non, non.

Une voix: Ces désaccords viseraient les références du juge Hall aux éleveurs éloignés des voies.

Le président: À l'ordre! À l'Ordre, s'il vous plaît!

M. Benjamin: Je n'étais pas d'accord alors et je le suis pas aujourd'hui avec l'idée de M. Hall d'étendre le camionnage, qu'il s'agisse des éleveurs éloignés des voies ou des fermes voisines des voies secondaires abandonnées. C'est sur ce point que j'étais en désaccord avec le juge Hall. Mais je suis d'accord avec lui pour conserver le tarif du Nid-de-Corbeau.

Le président: Merci.

Une voix: Le vote.

Le président: Le vote porte sur le sous-amendement de M. Benjamin visant à supprimer (vii).

[Texte]

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I would like a recorded vote on that, to signify that Mr. Benjamin stands against truckers.

Subamendment negated, on division: yeas, 1; nays, 7.

Mr. Mazankowski: A clear signal: he is against his little truckers.

Mr. Benjamin: Now that the Conservatives and the Liberals are in favour of our municipalities and provincial governments paying their . . .

Mr. Mazankowski: You are against truckers. That is the point.

Mr. Benjamin: They want our farmers to pay more taxes.

The Chairman: All right, I would suggest that Mr. Benjamin and Mr. Mazankowski go out in the back corridor and settle this.

• 1440

Mr. Mazankowski: He will be sorry.

Amendment negated on division: yeas, 1, nays, 7.

The Chairman: Clause 3(e)(viii):

one member representing the Livestock Feed Board of Canada and one member representing recognized feed grain users associations based in western Canada.

Mr. Hargrave.

Mr. Hargrave: Mr. Chairman, I would like to speak to this. Do I understand that this particular amendment has already been moved in the blanket motion this morning?

The Chairman: Yes, it has, Mr. Hargrave.

Mr. Hargrave: Well, at the appropriate time I would like to speak to it.

The Chairman: All right.

Monsieur Gourde, avez-vous un amendement?

M. Gourde: Oui, j'ai réussi, après mes quelques mots de ce matin, à trouver une formulation qui pourrait peut-être plaire à tout le monde.

Le président: En avez-vous une copie?

M. Gourde: J'en ai remis une copie au greffier ce matin.

Le président: Ah oui!

M. Gourde: Le sous-amendement se lirait comme ceci, et là, il faut indiquer la nouvelle numérotation, c'est-à-dire (viii). C'est cela?

The Chairman: Yes.

M. Gourde: Cela se lirait ainsi:

(viii) au plus deux membres qui représentent les intérêts des utilisateurs de grains de provende hors du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta et au plus un membre représentant les intérêts des utilisateurs

[Traduction]

M. Mazankowski: Monsieur le président, j'aimerais que l'on compte les voix, pour que le compte-rendu indique que M. Benjamin prend position contre les camionneurs.

Sous-amendement rejeté, 1 vote affirmatif, 7 votes négatifs.

M. Mazankowski: C'est clair, il est contre ses petits camionneurs.

M. Benjamin: Maintenant que les libéraux et les conservateurs désirent que nos municipalités et nos gouvernements provinciaux paient leur . . .

M. Mazankowski: Vous êtes contre les camionneurs, c'est tout.

M. Benjamin: Ils veulent faire payer plus d'impôt à nos agriculteurs.

Le président: Cela suffit, je suggérerais à M. Benjamin et à M. Mazankowski d'aller dans le couloir à l'arrière pour régler la question.

M. Mazankowski: Il le regrettera.

Amendement rejeté sur division: 1 vote affirmatif; 7 votes négatifs.

Le président: Alinéa 3(e)(viii):

un membre représentant le *Livestock Feed Board of Canada* et un membre représentant les associations reconnues d'utilisateurs de grain de provende de l'Ouest du Canada.

Monsieur Hargrave.

M. Hargrave: Monsieur le président, j'aimerais prendre la parole à ce sujet. Dois-je comprendre que cet amendement a déjà été proposé dans la proposition générale de ce matin?

Le président: En effet, monsieur Hargrave.

M. Hargrave: Bien, j'aimerais prendre la parole à ce sujet au moment opportun.

Le président: Très bien.

Mr. Gourde, do you have an amendment?

Mr. Gourde: Yes, since my few words this morning, I managed to develop a wording that might please everybody.

The Chairman: Do you have a copy?

Mr. Gourde: I gave a copy to the Clerk this morning.

The Chairman: Oh, yes.

Mr. Gourde: The subamendment would read like this and at this point we should have the new number, that is (viii). Is that it?

Le président: Oui.

Mr. Gourde: It would read like this:

(viii) a maximum of two members representing the feed grain users from outside Manitoba, Saskatchewan and Alberta and a maximum of one member representing the feed grain users of Manitoba, Saskatchewan and Alberta.

[Text]

teurs de grains du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta.

Nous reviendrions donc à trois membres représentant les utilisateurs. Je pense qu'après l'exercice Gilson, il a été clairement établi qu'il y a en dehors des provinces des Prairies sept autres provinces qui sont généralement des utilisateurs de grains de provende, tant la Colombie-Britannique que le Québec, les Maritimes et l'Ontario. C'est pourquoi la proposition du Parti conservateur ne me plaisait pas ce matin. Je pense que c'est même un retranchement de la part du gouvernement, parce que l'on s'était déjà entendu pour qu'il y ait trois représentants des utilisateurs de grains de provende en dehors des Prairies. Là, nous proposons deux utilisateurs en dehors des Prairies et un des Prairies.

Je me réfère également aux recommandations du gouvernement de l'Alberta que je comprends assez mal. Dans les propositions du gouvernement de l'Alberta, il est recommandé d'éliminer complètement les représentants des utilisateurs de grains de provende. On dit qu'on n'a pas besoin d'utilisateurs à un comité où on s'occupe de transport. Parce qu'il s'agit d'une loi de transport, on n'a pas besoin de ces gens-là. Cependant, dans la même proposition du gouvernement de l'Alberta, on recommande dès le départ de faire une déclaration d'intention, une déclaration de politique dans laquelle on dit que le projet de loi C-155 doit, dans ses objectifs, encourager le développement économique et la diversification de l'agriculture dans l'Ouest. D'un côté, on veut diversifier l'agriculture dans l'Ouest par le biais du projet de loi C-155 et d'un autre côté, on dit que les usagers des grains de provende, tant dans l'Est que dans l'Ouest, n'ont rien à faire à un tel comité. Or, tout le débat que nous avons eu concernant le rapport Gilson a toujours été envenimé, si je puis employer l'expression, par le fait que les gens de l'Est ont toujours reproché au gouvernement d'avoir procédé à l'exercice Gilson sans avoir consulté les gens de l'Est; bien qu'il s'agissait d'une loi de transport, cela pouvait avoir des effets importants sur l'agriculture dans l'Est du Canada.

Je pense donc que le sous-amendement que je propose est un minimum, vraiment un minimum, pour faire en sorte que les gens de l'Est, les utilisateurs, aient non seulement un oeil, comme je le disais tout à l'heure, mais les deux yeux sur la situation, parce que l'on recommande qu'il y ait au moins deux de ces personnes en dehors des Prairies qui soient membres du comité afin de servir le mieux possible les intérêts des Canadiens. S'il n'y a pas de problème, ces gens-là ne seront que des observateurs; s'il y en a, ils seront plus que des observateurs.

• 1445

Le président: Merci, monsieur Gourde.

Now, I have a couple of minor difficulties with the wording of the amendment and I would ask Mr. Lefebvre for his opinion:

au plus deux membres qui, selon le ministre, . . .

M. Gourde: Si vous me permettez, monsieur le président, je vais clarifier tout de suite. J'ai repris exactement le libellé du

[Translation]

This way, we would be back to three members representing the users. I think that since the Gilson exercise, it has been clear that there are seven other provinces outside the Prairies that are usually feed grain users, British Columbia as much as Quebec, Ontario and the Atlantic provinces. That is why I did not like the Conservative party's motion this morning. I think it is even a concession on the part of the government, since we had already agreed that there should be three representatives of the feed grain users from outside the prairies. Now we are proposing two users from outside the Prairies and one from the Prairies.

I refer also to the recommendations from the government of Alberta, that I have some trouble understanding. In their representations, they recommend to eliminate entirely the representatives of the feed grain users. It is said that there is no need for users' representatives on a committee dealing with transportation. Since it is a transportation legislation, we do not need these people. But in the same proposition from the government of Alberta, it is recommended from the start to issue a statement of intent, a statement of policy saying that Bill C-155 must have for intent to stimulate the economic development and the diversification of agriculture in the West. On one hand, they say that we must diversify agriculture in the West using Bill C-155 and on the other hand, they say that the feed grain users, in the East as much as in the West, do not belong on such a committee. But the whole debate around the Gilson exercise has always been inflamed, if I may say so, by the fact that the eastern people have always blamed the government of having proceeded with the Gilson exercise without consulting them; even if it was a transportation act, it could have great impact on agriculture in eastern Canada.

So, I think that the subamendment I am proposing is the least, the very least we can do to ensure that the Eastern people, the users, can keep not only an eye, as I was saying, but both eyes on the situation, since it is recommended that there should be at least two of them from outside the Prairies on the committee, to better serve the interests of Canadians. If there is no problem these people will only be observers; if there are problems, they will be more than spectators.

The Chairman: Thank you, Mr. Gourde.

J'éprouve certaines difficultés avec la formulation de la modification et je demanderais l'opinion de M. Lefebvre;

not more than two members who, according to the minister . . .

Mr. Gourde: Allow me, Mr. Chairman, to clarify that immediately. I followed exactly the wording of the Bill. Now

[Texte]

projet de loi. Là on s'en tient à la proposition des conservateurs, mais celui qui a travaillé au projet de loi a parlé d'un représentant des intérêts des utilisateurs des grains de provende hors du Manitoba.

Le président: Oui, mais regardez l'alinéa e):

—“not more than twelve other members to be appointed by the Minister . . .”, and these are all paragraphs of (e). So they are appointed by the minister and I do not think we need to repeat it in the subclause. It is redundant.

M. Gourde: Je m'excuse, vous avez la version écrite dans laquelle on avait écrit «selon le ministre», mais j'ai enlevé ces mots dans ma version verbale.

Le président: Ah bon!

M. Gourde: C'est un vieux sous-amendement que vous avez depuis ce matin.

The Chairman: Okay. My other question is on the second part of that amendment: “*et au plus un représentant*”. It is redundant to have “*au plus*” in there, is it not? If you say one, that means one.

Mr. Lefebvre.

M. D. Lefebvre: Cela pourrait être moins qu'un, monsieur le président; si vous dites «au plus», il ne serait pas nécessaire d'en nommer un.

M. Gourde: C'est cela. Il peut y en avoir zéro.

M. D. Lefebvre: C'est un maximum.

An hon. Member: Can you translate that into English?

The Chairman: Not more than one.

M. Gourde: Cela enlève le problème des vacances.

The Chairman: Not more than one, so it means that there does not have to be one.

M. Gourde: En fait, cela évite le problème de poser des questions qui pourraient nous amener devant les tribunaux s'il y avait une vacance. Si vous dites «pas plus d'un», il peut y avoir une vacance d'un mois et on revient ensuite avec une autre personne s'il y a eu un changement en cours de route.

Une voix: C'est un avocat qui le dit.

M. Gourde: S'il y avait un désistement, un décès ou . . .

Mr. D. Lefebvre: Mr. Chairman, I think it keeps the spirit that appeared in (ix) of the version that appears in the bill, where in other paragraphs for railways, and what not, we were talking about one representative. In the case of consumers of feed grain, it was up to three, which permits less than three. In this case it could permit less than two and less than one.

The Chairman: Zero is less than one; okay.

Monsieur Tessier.

M. Tessier: Monsieur le président, en ce qui concerne cet amendement, je veux simplement dire ceci. J'espère que je ne deviens pas conservateur, mais je suis plus enclin à être d'accord avec l'amendement conservateur que mon collègue, car j'ai envie de collaborer. Je veux bien accepter parce que

[Traduction]

we are keeping to the Conservative motion, but whoever worked on this Bill mentioned a representative of consumers of feed grains outside of Manitoba.

The Chairman: Yes, but take a look at paragraph (e):

. . . d'au plus douze autres membres supplémentaires nommés par le ministre . . . », et ce sont tous des alinéas de e). Alors ils sont nommés par le ministre et je ne vois pas la nécessité de le répéter dans la sous-disposition. C'est redondant.

Mr. Gourde: I beg your pardon. You have the written version on which it says “according to the minister”, but I omitted these words from my spoken version.

The Chairman: I see.

Mr. Gourde: It is an old subamendment that you kept from this morning.

Le président: D'accord. Mon autre question porte sur la deuxième partie de l'amendement: “*and not more than three representatives*”. Il est superflu de dire “*not more*», n'est-ce pas? Si vous dites un, c'est un.

Monsieur Lefebvre.

Mr. D. Lefebvre: It could mean less than one, Mr. Chairman; if you say “not more than one”, it should not be necessary to appoint any.

Mr. Gourde: That is it. There could be none.

Mr. D. Lefebvre: It means a maximum.

Une voix: Pouvez-vous traduire en anglais?

Le président: Au plus un.

Mr. Gourde: This does away with the problem of vacancies.

Le président: Au plus un, ce qui veut dire qu'il n'est pas nécessaire d'en nommer un.

Mr. Gourde: In fact, it avoids the problem of putting up questions that could take you to court should there be a vacancy. If you say “not more than one”, there could be a vacancy of one month and afterward another person could be appointed in the meantime.

An hon. Member: That is from a counsel.

Mr. Gourde: Should someone withdraw, die or . . .

M. D. Lefebvre: Monsieur le président, je crois que le sens de l'alinéa ix) du projet de loi est maintenu, alors qu'ailleurs on parle d'un représentant. Dans le cas des utilisateurs des grains de provende, on dit jusqu'à trois représentants, ce qui peut vouloir dire moins de trois. Dans ce cas-ci, il pourrait s'agir de moins de deux et de moins d'un.

Le président: Zéro, est moindre que un. D'accord.

Mr. Tessier.

Mr. Tessier: Mr. Chairman, concerning that amendment, I simply wish to say this. I hope I am not becoming conservative, but I feel more inclined to agree with the Conservative amendment than with my colleague's because I am ready to co-operate. I am willing to agree because in my mind I wanted the Livestock Feed Board to be maintained rather than . . .

[Text]

dans mon esprit, je voulais qu'on maintienne l'Office des provendes plutôt que . . .

Mr. Mazankowski: Why do you not get your act together with them?

• 1450

M. Tessier: Je peux toujours revenir à la proposition gouvernementale. C'est ce qui me plaisait le plus. Mais, comme je vous dis, je me sens . . .

Monsieur le président, je voulais simplement dire que je préférerais la proposition conservatrice mais, dans cet esprit de collaboration, je me laisserai aller dans le sens de la majorité, pour les utilisateurs de grains de provende.

The Chairman: All right.

Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: I just want to be clear about Mr. Gourde's amendment. Am I correct: he is proposing that two members or three members are from outside the three prairie provinces?

The Chairman: No. I will read it, as I understand it, in English for you, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: All right.

The Chairman: No more than two members representing the interests of the users of feed grains outside of Manitoba, Saskatchewan and Alberta and no more than one representative of the users of grain of Manitoba, Saskatchewan and Alberta.

Mr. Benjamin: Would it be helpful if in Clause 3.(e)(viii) he just said change one to two members representing the Livestock Feed Board of Canada and one member representing recognized feed grain users' associations based in western Canada? It accomplishes the same thing. There would then be two from outside the three prairie provinces and one from inside.

The Chairman: Right, that is how I understand it.

Subamendment negated.

The Chairman: Now we are back to the amendment proposed by Mr. Mazankowski, I think, Clause 3.(e)(viii): one member representing the Livestock Feed Board of Canada and one member representing recognized feed grain users' associations based in western Canada.

Mr. Hargrave.

Mr. Mazankowski: Was there not another subamendment to be moved?

The Chairman: No, I have no notice of any such subamendment. Leave well enough alone, Mr. Mazankowski.

Mr. Hargrave.

Mr. Hargrave: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Chairman and members of the committee, I think you would probably recall that I did not use up any time this

[Translation]

Mr. Mazankowski: Pourquoi ne pas vous ranger tout à fait de leur côté?

Mr. Tessier: I can always come back to the government motion. That is what I preferred most. But as I say, I feel . . .

Mr. Chairman, I simply wanted to say that I would prefer the Conservative motion but for the sake of co-operation, I am willing to rally the majority, for the consumers of feed grain.

Le président: D'accord.

Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Je veux m'assurer que j'ai bien saisi l'amendement de M. Gourde. Est-il exact qu'il propose que deux ou trois membres viennent de l'extérieur des provinces des Prairies?

Le président: Non. Je vous la lis comme je la comprends, en anglais et pour vous monsieur Benjamin.

M. Benjamin: D'accord.

Le président: Au plus deux membres représentant les intérêts des utilisateurs des grains de provende hors du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta et au plus un représentant des consommateurs des grains de provende du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta.

M. Benjamin: Cela aiderait-il que de changer le sous-alinéa (viii) de l'article 3(e) qu'il vient de lire pour dire deux membres représentant l'Office des provendes du Canada et un membre représentant les associations reconnues d'utilisateurs de grains de provende ayant leur siège dans l'Ouest du Canada? Ca revient au même. Il y en aurait alors un des provinces des Prairies et deux de l'extérieur.

Le président: Exact. C'est ainsi que je l'entends.

Sous-amendement rejeté.

Le président: Revenons maintenant à l'amendement proposé par M. Mazankowski, je crois, au sous-alinéa (viii) de l'article 3(e): un membre représentant l'Office des provendes du Canada et un membre représentant les associations reconnues d'utilisateurs de grains de provendes ayant leur siège dans l'Ouest du Canada.

Monsieur Hargrave.

M. Mazankowski: N'y avait-il pas un autre sous-amendement?

Le président: Non, je ne sais pas qu'un tel sous-amendement existe. Passons, monsieur Mazankowski.

Monsieur Hargrave.

M. Hargrave: Merci, monsieur le président.

Monsieur le président et membres de ce Comité, vous constaterez peut-être que je ne suis pas intervenu ce matin,

[Texte]

morning, waiting patiently for this one and perhaps some more down the road. I am not suggesting, Mr. Chairman, that you give me extra time, but I do want to make some comments about feed grains, specifically within the western area as provided for in this amendment, which designates within the three prairie provinces. I want to make some comments about that.

This subject of feed grain, its use and its production and so on—we tend to take it for granted, both the producers and users. It does not get its fair attention, and I only mention in passing that there is a feed grain review committee that is presently trying to assess what can be done about this broad subject under Mr. Whelan's department and so on. That is all I will say about that, but this is a very, very important topic.

I would like to make some comments about the feed grain in my own Province of Alberta and throughout western Canada, or at least the prairie provinces, and to give you an idea of the importance of it I want to refer to portions of a table that shows the average farm cash income in Alberta from feed grain.

• 1455

Feed grain supplies 38% of the average farm cash income in Alberta, and that was over a 10-year period from 1971 through to 1980; and the similar cash income from livestock—that is cattle and calves and hogs—was 44%. That gives you a fair idea of the interconnection between feed grains that are produced in Alberta and the livestock industry, because they complement each other, and always have, in a very major way.

I would like to point out also that sales of slaughtered beef cattle from Alberta to the United States increased 41% over the last two years. I mention that primarily because fed cattle that are exported or slaughtered in Alberta, if you like, are really an extension of feed grains. Fed cattle are the result of feeding a steer for 100 days or a calf for 150 days, in the west almost entirely on straight barley. So the two are really closely connected.

In Alberta, 56% of our grain production is feed grain; and of that 56%, 60% or 4.5 million tonnes is fed within our Province of Alberta. This, a local domestic feed grain market, is a very important volume market and has also traditionally been much more stable in both price and volume than the export market. We tend to forget that because the export grains, whether they are feed grains or wheat, get all the publicity.

On the broader western prairie scene, western Canadian users consume about half of our total feed grain produced; 50% of our feed grain is consumed right in western Canada, in the three prairie provinces. In 1982 non-prairie users consumed only about 6%, and the balance of course went for export.

[Traduction]

attendant patiemment de le faire maintenant et peut-être plus tard également. Je ne vous demande pas de m'accorder plus de temps qu'aux autres, monsieur le président. Mais j'aimerais faire certaines observations au sujet des grains de provende, plus particulièrement dans la région de l'Ouest dont fait état cet amendement qui précise dans les trois provinces des Prairies. J'aimerais faire certaines observations à ce sujet.

Cette question des grains de provende, leur utilisation et leur production et ainsi de suite, nous avons tendance à tenir tout cela pour acquis, les producteurs tout autant que les utilisateurs. Cette question ne reçoit pas l'attention qu'elle mérite et permettez-moi au passage de vous informer qu'il existe un comité de révision des grains de provende qui tente d'évaluer les mesures à prendre au sein du ministère de l'honorable Whelan. Je n'en dis pas davantage à ce sujet, mais sachez que c'est une question très, très importante.

J'aimerais faire certaines observations au sujet des grains de provende dans ma propre province, l'Alberta, et dans tout l'Ouest du Canada, ou tout au moins dans les provinces des Prairies, et pour donner une idée de leur importance, permettez-moi de me reporter à un tableau indiquant le revenu agricole moyen provenant des grains de provende en Alberta.

Céréales fourragères, 38 p. 100 du revenu agricole moyen en Alberta sur une période de 10 ans allant de 1971 à 1980. Le revenu moyen pour les éleveurs de bétail—veaux et bovins ainsi que porcs—était de 44 p. 100. Vous avez là une assez juste idée de l'interrelation entre l'industrie des grains de provende produits en Alberta et l'industrie du bétail qui se complètent et qui se sont toujours complétées d'une façon très importante.

J'aimerais vous dire également que les ventes de bovins de boucherie de l'Alberta aux États-Unis ont augmenté de 41 p. 100 au cours des deux dernières années. J'en fais état surtout parce que les bovins d'engraissement exportés ou abattus en Alberta, si vous voulez, constituent un prolongement des céréales fourragères. Le bovin d'engraissement résulte de l'engraissement d'un bouvillon pendant 100 jours ou d'un veau pendant 150 jours presque exclusivement à l'aide d'orge. Les deux sont donc étroitement liés.

En Alberta, 56 p. 100 de la production de grain sont constitués de céréales fourragères et de cette production, 60 p. 100 ou 4,5 millions de tonnes sont donnés à des animaux élevés en Alberta. Ce marché local de grains de provende représente un volume très important qui s'est avéré beaucoup plus stable en termes de prix et de volume que les marchés d'exportation. On a tendance à l'oublier parce que l'attention se porte davantage sur le grain exporté, qu'il s'agisse de grains de provende ou du blé.

D'une manière plus large, les utilisateurs de grains de provende installés dans l'Ouest du pays consomment près de la moitié de notre production totale de grains de provende, c'est-à-dire 50 p. 100 dans l'ouest du Canada, dans les provinces des Prairies. En 1982, les utilisateurs hors des Prairies ont consommé environ 6 p. 100 de notre production, le reste étant exporté bien évidemment.

[Text]

The long-term future of western Canada's livestock industry, as we found out on our travels in this committee, is surely threatened. We heard the expression "livestock hurt" at every meeting, even in Vancouver. We heard about it in Quebec City. But we heard most about it in the three prairie provinces—this usage of "livestock hurt". I would say that it has clearly been established that this piece of legislation, Bill C-155, does not address itself to this "livestock hurt"; and if this hurt is not addressed, then I would say that the evidence that came before us from numerous witnesses clearly indicates that our western cattle industry will revert to exporting feeder cattle. We will probably continue to supply the fed cattle, or finished cattle, for Alberta and British Columbia, but we will revert to exporting feeder cattle only; and our hog industry will continue to shift, first of all to the corn belt in the United States, or to central Canada—which has been going on now systematically for quite some time. We will eventually export most of our feed grain without going through that very important value-added industry.

Mr. Chairman, that is really all that I want to say; but there is one other point. The first indication that we in Alberta especially have had of at least some recognition of the importance of feed grains occurred this year, when finally, after a very long absence, one of our own grain growers in Alberta was appointed to the Canadian Wheat Board. I am sure that appointment was primarily in recognition of the tremendous importance of feed grain.

So I fully support the concept that at least one representative from the three prairie provinces should have the responsibility of being on this committee and arguing for domestic feed grains.

That is all I want to say, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Hargrave.

I now have notice of another subamendment to Clause 8.

• 1500

Le président: Monsieur Tessier, puis-je avoir votre motion, s'il vous plaît? Le numéro 8, pas le numéro 9.

M. Tessier: Je vous avais dit tout à l'heure que j'étais ouvert à la collaboration, mais j'avais supposé et présumé que le sous-amendement de M. Gourde serait accepté. Je me vois maintenant dans l'obligation d'ajouter un sous-amendement à la proposition conservatrice afin de l'améliorer. Le sous-amendement viserait à ajouter un membre représentant les utilisateurs des grains de provende hors des Prairies.

J'explique ma proposition. On garde, selon la proposition conservatrice, un membre représentant l'Office des provendes du Canada. On dit: un membre représentant reconnu des usagers dans l'Ouest, c'est-à-dire dans les Prairies. L'amendement suggère d'ajouter un membre représentant les utilisateurs hors des Prairies, ce qui veut dire tout aussi bien de la Colombie-Britannique que des provinces Maritimes, du Québec ou de l'Ontario.

[Translation]

A long terme, l'industrie du bétail dans l'Ouest du Canada est sûrement menacée, comme nous l'avons constaté lors des déplacements de ce comité. Nous avons entendu l'expression «bétail affecté» lors de chaque rencontre, même à Vancouver. Nous l'avons entendu à Québec. Mais nous l'avons surtout entendue dans les trois provinces des Prairies—cette expression «bétail affecté». Je dirais qu'il a été clairement établi que ce Projet de loi C-155 n'est pas destiné à corriger la situation. Si elle n'est pas corrigée, l'industrie du bétail de l'Ouest devra se résoudre à l'exportation des bovins d'engraissement, comme en font foi les nombreux témoignages entendus devant ce comité. Nous continuerons probablement à approvisionner les exploitations de bovins d'engraissement d'Alberta et de Colombie-Britannique, mais nous devons nous tourner du côté de l'exportation de bovins d'engraissement seulement. Notre industrie porcine continuera de se déplacer vers la ceinture du maïs des États-Unis ou vers le Canada central—comme c'est le cas depuis un certain temps déjà. Eventuellement, nous exporterons presque tous nos grains de provende sans même profiter de cette industrie lucrative.

Monsieur le président, c'est tout ce que j'avais à dire. Encore un détail cependant. La première indication que nous ayons eu d'une certaine importance accordée à l'industrie des grains de provende nous est venue cette année avec la nomination, après une longue absence, d'un producteur de grains de chez-nous au sein de la Commission canadienne du blé. Je suis convaincu que cette nomination traduit principalement l'importance considérable accordée aux grains de provende.

Je suis donc tout à fait en faveur qu'au moins un représentant des trois provinces des Prairies fasse partie de ce comité pour y faire valoir la cause du marché intérieur des grains de provende.

Voilà ce que j'avais à dire, monsieur le président.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Hargrave.

On me signale maintenant l'existence d'un autre sous-amendement à l'article 8.

The Chairman: Mr. Tessier, may I have your motion please? Number 8, not number 9.

Mr. Tessier: I had indicated a while ago that I was willing to co-operate, but I presumed and supposed that Mr. Gourde's subamendment would be carried. Now, I have to add a subamendment to upgrade the conservative motion. This subamendment would be designed to add a member representing the users of feed grains in the prairies.

Let me explain. According to the Conservative motion, we stick to a member representing the Livestock Feed Board of Canada: a recognized feed grain users association member representing the Western consumers, in the Prairies. The amendment suggests that we add a member representing the users of feed grains outside of the Prairies, which means British Columbia as well as the Maritime provinces, Quebec or Ontario.

[Texte]

Merci, monsieur le président.

The Chairman: Any discussion on Mr. Tessier's motion?

Mr. McKnight: Just for clarification, Mr. Chairman, if I understood the translation, not Mr. Tessier . . .

The Chairman: A member representing the users of feed grains outside of the Prairies.

An hon. Member: It takes from someone from the feed board to a user.

The Chairman: It is an addition to (viii), which is (ix) on your sheet, Mr. Benjamin:

one member representing the Livestock Feed Board of Canada, and one member representing a recognized feed grain users association, based in Western Canada, and one member representing the users of feed grains outside of Quebec;

An hon. Member: Outside of the Prairies.

The Chairman: Outside of the Prairies. I am sorry. Maybe I am confusing things. Were you adding this as a new subclause, or as an amendment to subclause (viii)?

Mr. Tessier: To subclause (viii), yes.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): But that is just doing what Mr. Gourde did; and we just decided that. It is to add a person. Mr. Gourde's motion was to add a person, was it not?

The Chairman: Yes.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): And this adds a person.

The Chairman: Yes.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): So we have dealt with that.

The Chairman: Except that it specifies that this person will be outside the Prairies.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Well, the other one provides that as well, if you take a look at it.

The Chairman: Oh, that is right.

Mr. Tessier: Mr. Chairman, I think the proposal is different, because . . .

The Chairman: I think it is too.

Mr. Tessier: —with my proposal and with your proposal we keep the representative of the Livestock Feed Board of Canada. This is what I want to have; and to that we have, in your proposal, one member representing a recognized feed grain users association based in western Canada. My proposal is only to add another one representing the users outside the Prairies.

The Chairman: I would suggest for clarity of language, then, that as the subclause is now written the "and" in the second line should be removed:

one member representing the Livestock Feed Board of Canada, one member representing a recognized feed grain

[Traduction]

Thank you, Mr. Chairman.

Le président: Voulez-vous discuter de la motion de M. Tessier?

M. McKnight: Juste pour m'assurer, monsieur le président, que j'ai bien compris la traduction, pas M. Tessier . . .

Le président: Un membre représentant les utilisateurs hors des Prairies.

Une voix: Le texte passe de un représentant de l'Office des provendes à un utilisateur.

Le président: C'est un ajout au sous-alinéa (viii), inscrit sous (ix), sur votre copie, monsieur Benjamin.

. . . un membre représentant l'Office des provendes du Canada et un membre représentant reconnu des usagers dans l'Ouest et un membre représentant les usagers de grains de provende hors du Québec;

Une voix: Hors des Prairies.

Le président: Hors des Prairies, je m'excuse. Je mêle un peu les choses. Est-ce que vous en faisiez une nouvelle sous-disposition ou un amendement à la sous-disposition (viii)?

M. Tessier: À la sous-disposition (viii), oui.

M. Reid (Kenora—Rainy River): C'est exactement ce que la proposition de M. Gourde disait et nous l'avons acceptée. Elle ajoute une personne. La proposition de M. Gourde visait à ajouter une personne, n'est-ce pas?

Le président: Oui.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Et celle-ci ajoute une personne.

Le président: Oui.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Donc, nous l'avons vue.

Le président: Sauf que l'amendement précise que cette personne ne doit pas être des Prairies.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Mais l'autre dit la même chose si vous la relisez.

Le président: Oh, c'est vrai.

M. Tessier: Monsieur le président, je crois que la proposition diffère, car . . .

Le président: Je le crois également.

M. Tessier: . . . ma proposition et la vôtre parlent d'un représentant de l'Office des provendes du Canada. C'est ce que je veux et dans votre proposition vous ajoutez un membre représentant une association reconnue d'usagers dans l'ouest du Canada. Ma proposition ne fait qu'ajouter une autre personne représentant les usagers hors des Prairies.

Le président: Pour des motifs de clarté, je suggère donc que la particule «et» dans la deuxième ligne soit retirée:

un membre représentant l'Office des provendes du Canada, un membre représentant une association reconnue d'utilisa-

[Text]

users association based in Western Canada, and one member representing the users of feed grains outside of the Prairies.

Mr. McKnight: May I ask a question of clarification?

The Chairman: Yes.

Mr. McKnight: The Livestock Feed Board of Canada does not represent consumers of feed grain in the prairie region.

The Chairman: That is not a question; that is a statement.

• 1505

Mr. McKnight: That is correct. Okay.

Therefore what Mr. Tessier is proposing is to have representatives for the Livestock Feed Board who represent all the provinces of Canada with the exception of Alberta, Saskatchewan and Manitoba, adding a representative on the Senior Grain Transportation Committee who represents the feed grain users in Saskatchewan, Manitoba, and Alberta . . .

The Chairman: It says "Western Canada". That could be any place west of the Quebec-New Brunswick border.

Mr. McKnight: —and again another representative to represent those, excluding the prairie provinces.

Mr. Tessier: May I raise a question, Mr. Chairman?

The Chairman: Yes.

Mr. Tessier: Is it possible in your amendment that you change—that when you say "grain user associations based in western Canada" you can write "user associations based in the Prairies" instead of "western Canada"? In my mind it is clear: when we are talking about livestock feed in . . . Canada we are excluding the Prairies. But if we want to add my proposal, I think in my mind it is clear that we have to change "Western Canada" to the "Prairies".

Mr. McKnight: Mr. Chairman, I guess some of us on this side, speaking for myself, suffer from the chauvinism of feeling that the Prairies are western Canada. I think, Mr. Chairman, if that would satisfy the concerns of Mr. Tessier as to the make-up of the representation on the committee—that it would be the Livestock Feed Board of Canada and one member representing the feed grain users in Manitoba, Saskatchewan and Alberta—I would be prepared to second that. Mr. Hargrave would be prepared to move such an amendment, I am sure.

The Chairman: Could you give me a minute to write a proper amendment and maybe we could agree to withdraw all the rest of the . . .

• 1510

Let me read this. I am not moving it; I am just reading it to see if it meets with the approval of the committee, and then I

[Translation]

teurs de grains de provende dans l'Ouest du Canada et un membre représentant les utilisateurs de grains de provende hors des Prairies.

M. McKnight: Puis-je demander un éclaircissement?

Le président: Oui.

M. McKnight: L'Office des provendes du Canada ne représente pas les utilisateurs de grains de provende dans la région des Prairies.

Le président: Ce n'est pas une question, mais un énoncé.

M. McKnight: C'est exact. D'accord.

Donc M. Tessier propose qu'il y ait des représentants de l'Office des provendes du Canada pour toutes les provinces du Canada à l'exception de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba, en ajoutant un représentant au sein du Comité supérieur du transport du grain qui représenterait les utilisateurs de grains de provende de la Saskatchewan, du Manitoba et de l'Alberta . . .

Le président: Il est dit «l'Ouest du Canada». Ce peut être n'importe où à l'ouest de la frontière Québec—Nouveau-Brunswick.

M. McKnight: . . . et un autre représentant pour les représenter, à l'exclusion de ceux des provinces des Prairies.

M. Tessier: Puis-je poser une question, monsieur le président?

Le président: Oui.

M. Tessier: Pourriez-vous apporter un changement à votre amendement, lorsque vous dites «associations d'usagers de grains de provende dans l'Ouest du Canada», vous pourriez dire «association d'usagers de grains de provende des Prairies», plutôt que «l'Ouest du Canada»? C'est clair pour moi: quand nous parlons d'aliments du bétail . . . au Canada, nous excluons les Prairies. Mais si nous voulons ajouter ma proposition, il est clair qu'il faut changer «l'Ouest du Canada» pour «les Prairies».

M. McKnight: Monsieur le président, je crois que certains membres de ce côté-ci, en parlant de moi, se montrent chauvins en estimant que les Prairies constiuent l'Ouest du Canada. Je crois, monsieur le président, que si pour rassurer M. Tessier quant à la représentation au sein du Comité, il faut dire l'Office des provendes du Canada et un membre représentant les usagers de grains de provende du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta, je suis disposé à seconder la proposition. M. Hargrave serait quant à lui disposé à proposer un tel amendement, j'en suis sûr.

Le président: Pouvez-vous m'accorder une minute pour que je formule par écrit un amendement acceptable de sorte que nous puissions peut-être accepter de retirer le reste de . . .

Laissez-moi lire ceci. Je ne le passe pas aux voix, je le lis simplement pour voir s'il reçoit l'assentiment du Comité. Je

[Texte]

will suggest a way by which we can accomplish it without going through a lot of folderol.

One member representing the Livestock Feed Board of Canada, one member representing recognized feed grain users associations in Manitoba, Saskatchewan and Alberta, and one member representing feed grain users outside of Manitoba, Saskatchewan and Alberta.

Does that meet the . . . ?

Yes, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, it makes the amendment clearer; but as I understand it, the one member representing the Livestock Feed Board would be a member from outside of Manitoba, Saskatchewan and Alberta . . .

The Chairman: That is right.

Mr. Benjamin: —and then one member representing the feed grain users associations from Saskatchewan, Manitoba and Alberta; and then one more member representing feed grain users outside Manitoba, Saskatchewan and Alberta. Is this to make provision for British Columbia to have a representative, or an additional representative, who is not from the Livestock Feed Board? British Columbia has representation on the Livestock Feed Board. I am concerned that British Columbia does not get left out of the whole picture; but they do have representation on the Livestock Feed Board.

Le président: Monsieur Tessier, voulez-vous répondre?

M. Tessier: Monsieur le président, la meilleure façon de répondre à la question est de voter. Si l'amendement que je propose est défait, on arrivera exactement à la même proposition, à savoir qu'on aura un représentant de l'Office des provenances et un autre qui représentera les Prairies. Pour répondre plus précisément à la question de M. Benjamin, cela n'exclut pas la Colombie-Britannique; cela donne une chance de plus d'avoir un représentant des usagers. Je me sens soudainement prêt à donner davantage de place aux usagers, ce qui semble être la philosophie de M. Benjamin. La proposition que je fais ajoute un membre, ce qui donne une voix aux usagers. Cette voix-là peut être double parce qu'on peut avoir un représentant à l'Office des provenances, et s'il y a aussi un représentant des usagers, cela fait deux représentants au lieu d'un.

The Chairman: Mr. Hargrave.

Mr. Benjamin: I have another question to Mr. Tessier.

The Chairman: All right.

Mr. Benjamin: The "and one member representing users of feed grains outside of Manitoba, Saskatchewan and Alberta"—how would that member be appointed? He will not be from the Livestock Feed Board; they already have one. Would that be appointed by the Governor in Council, or would feed grain associations in the maritime provinces, Quebec, Ontario, and B.C. get together and select one? How do you envisage this

[Traduction]

proposerai ensuite une façon de le faire sans qu'on soit libégés de faire un tas d'histoires.

Un membre représentant l'Office des provenances du Canada, un membre représentant les associations reconnues des utilisateurs de provenances du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta, et un membre représentant les utilisateurs de grain de provende des autres provinces.

Est-ce que cela répond . . . ?

Oui, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, cela rend l'amendement plus clair. Mais si je comprends bien, le membre représentant l'Office des provenances du Canada serait un membre des provinces autres que le Manitoba, la Saskatchewan et l'Alberta.

Le président: C'est exact.

M. Benjamin: Et il y aurait un membre représentant les associations d'utilisateurs de provenances de la Saskatchewan, du Manitoba et de l'Alberta. Un autre membre, enfin, représentant les utilisateurs de provenances des provinces autres que le Manitoba, la Saskatchewan et l'Alberta. Est-ce que cela a pour but de permettre à la Colombie-Britannique d'avoir un représentant, ou un représentant supplémentaire, qui ne soit pas de l'Office des provenances du Canada? La Colombie-Britannique est représentée au sein de l'Office des provenances du Canada. Ce que je crains, c'est que la Colombie-Britannique se trouve négligée dans toute cette histoire. Je sais, cependant, qu'elle est représentée à l'Office des provenances du Canada.

The Chairman: Mr. Tessier, do you wish to answer?

Mr. Tessier: Mr. Chairman, the best way to answer would be to put the motion. If the amendment I am moving is defeated, we will end up in exactly the same situation, that is one member representing the Livestock Feed Board and one member representing the Prairie region. Now to address more specifically Mr. Benjamin's question, I would say that British Columbia would not be left out and that we would have the opportunity of having an additional member representing the users. Suddenly, I am tempted to find a place for the users, which is Mr. Benjamin's philosophy, I think. The motion I am moving would add a member and would give the users a vote. This franchise would have a twofold effect because there would be representation on the Livestock Feed Board, and if there were a member representing the users, we would then have two members instead of one.

Le président: Monsieur Hargrave.

M. Benjamin: J'ai une autre question à poser à M. Tessier.

Le président: D'accord.

M. Benjamin: À propos du «représentant des utilisateurs de provenances des provinces autres que le Manitoba, la Saskatchewan et l'Alberta», comment est-ce que ce représentant serait nommé? Serait-il nommé par le gouverneur en conseil ou est-ce que les provinces Maritimes, le Québec, l'Ontario et la Colombie-Britannique se réuniraient pour le choisir? Quels

[Text]

extra representative of the feed grain users outside the prairie provinces being selected?

M. Tessier: Je pense qu'il faut revenir à l'alinéa e) où on dit que le ministre nomme les représentants au comité. Tout à l'heure, il s'agira de dire s'il y a 12 représentants ou s'il y en a 13, mais c'est le ministre qui a cette responsabilité de nommer les représentants au comité.

The Chairman: Okay.

Mr. Hargrave, then Mr. Flis.

Mr. Hargrave: Mr. Chairman, I think it is appropriate that I just read the opening sentence in the annual report of the Livestock Feed Board of Canada.

The Chairman: Yes.

Mr. Hargrave: It is right on this, and I am quoting here:

• 1515

The Livestock Feed Board of Canada is a Crown corporation reporting to Parliament through the Minister of Agriculture. Established under the Livestock Feed Assistance Act in 1967, its objectives are to ensure: (a) the availability of feed grain in eastern Canada and British Columbia; (b) the availability of adequate storage space in eastern Canada; and (c) the reasonable stability and fair equalization of feed grain prices in eastern Canada and in British Columbia.

The Chairman: Thank you.

Mr. Flis.

Mr. Flis: Actually, Mr. Hargrave just solved my dilemma, because I was not too sure of the membership of the Livestock Feed Board of Canada... someone said B.C. is included and someone said B.C. is not included.

The Chairman: It is.

Mr. Flis: If B.C. is included, then just changing the amendment to include the three prairie provinces is, in my opinion, a better motion than maybe the addition of the subamendment of my colleague. I hate to do this, but I may have to support the Tory amendment versus the amendment of my own colleague. I think it is a good balance as it is, with that slight adjustment, because then we have B.C. and central and eastern Canada represented and the three prairie provinces represented. I think it is a good balance, Mr. Chairman.

The Chairman: Okay.

Mr. Gourde, and then I am going to put the question, I think.

M. Gourde: Juste un commentaire. Je reviens quand même à ma proposition. Je comprends mal qu'on dise aujourd'hui que ce n'est pas si important d'avoir des gens de l'Est alors qu'au moment où on a fait le projet de loi C-155, on en plaçait trois qui pouvaient être de l'Est, de l'Ouest ou du Pacifique, je ne sais trop. On parlait de trois membres dans le libellé du projet

[Translation]

mécanismes se sélection prévoyez-vous pour ce représentant supplémentaire des usagers à l'extérieur des prairies?

Mr. Tessier: I think we have to go back to paragraph 2) where it is said that the minister is responsible for appointing the members. In a little while, we will decide whether there will be 12 or 13 representatives, but the responsibility for appointing the members will rest with the minister.

Le président: Très bien.

M. Hargrave et ensuite M. Flis.

M. Hargrave: Monsieur le président, je pense qu'il conviendrait que je lise la première phrase du rapport annuel de l'Office des provenances du Canada.

Le président: D'accord.

M. Hargrave: Je l'ai ici et je cite.

L'Office des provenances du Canada est une société d'État qui relève du Parlement, par l'intermédiaire du ministre de l'agriculture. Créée en 1967 aux termes de la Loi sur l'aide à l'alimentation des animaux de ferme, cette société a pour but d'assurer: a) l'approvisionnement de l'est du Canada et de la Colombie-Britannique en grains de provende; b) l'existence d'entrepôts de stockage adéquats dans l'est du Canada; c) une stabilité raisonnable et la péréquation des prix des grains de provende dans l'est du Canada et en Colombie-Britannique.

Le président: Je vous remercie.

Monsieur Flis.

M. Flis: À vrai dire, M. Hargrave vient de régler mon problème parce que je ne savais pas exactement qui était membre de l'Office des provenances du Canada d'aucuns disaient que la C.-B. en faisait partie, d'autres que non.

Le président: Elle en fait partie.

M. Flis: Si la Colombie-Britannique en fait partie, se contenter de changer l'amendement pour inclure les trois provinces des Prairies est à mon avis une meilleure motion que la proposition de sous-amendement de mes collègues. Je déteste agir ainsi mais il est possible que je soutienne l'amendement des conservateurs plutôt que l'amendement de mon propre collègue. Je pense qu'avec ce léger ajustement on obtiendra un bon équilibre puisque la Colombie-Britannique, le centre et l'est du Canada, ainsi que les trois provinces des Prairies, seront représentés. Je pense que c'est un bon équilibre, monsieur le président.

Le président: D'accord.

Monsieur Gourde. Alors, je pense que je vais mettre la question aux voix.

Mr. Gourde: Just one comment. To get back to my motion, I fail to understand why it is argued today that it is not so important to include members from the East while at the time the bill was being drafted, it had been decided that three members could be chosen from the East, the West Coast or the Pacific Region. I do not remember exactly. In any case, there

[Texte]

de loi C-155 qui a été déposé le 10 mai après avoir été retouché, après avoir été annoncé le 1^{er} février 1983. Il y avait trois membres en dehors de l'Ouest qui devaient faire partie de ce comité-là, et aujourd'hui, on semble vouloir dire qu'un suffit, et ce n'est même pas une personne qui vient directement du milieu des utilisateurs ou des consommateurs de grains de provende de l'Est, mais bien une personne qui serait encasernée à l'intérieur de l'Office des provendes du Canada qui est encore un organisme public.

Alors, pour une fois qu'on pourrait avoir quelqu'un qui représenterait des agriculteurs du Québec, des Maritimes, de l'Ontario ou du Pacifique, on nous enlève cette chance-là pour encore embarquer quelqu'un qui est dans le domaine public.

Il y a des gens qui ont besoin de ces grains de provende-là en quantité industrielle et qui sont venus nous dire à maintes reprises qu'il y avait des problèmes dans le projet de loi C-155 et qu'ils voulaient avoir un œil sur ce qui va se passer dans les prochaines semaines.

Je soutiens donc qu'on doit avoir des usagers, des gens qui ont besoin des grains de provende. Qu'ils soient du Québec, de l'Ontario ou des Maritimes, je m'en contrefiche! Ce qui est important, c'est que ce soit des usagers, ceux qui en ont besoin.

Le président: Merci, monsieur Gourde.

The question, then, is on Mr. Tessier's amendment.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, may I ask a question of Mr. Migie?

The Chairman: Mr. Migie, come to the witness table, please.

Mr. Benjamin: This is for my information, before I make up my mind on how to vote on which one of these.

Mr. Migie, can you tell us, of all the feed grains produced in the Wheat Board district, the three prairie provinces, the Peace River country of B.C. and a few in northwestern Ontario, how much of that feed grain produced in the Wheat Board region is fed to animals in Canada outside the Wheat Board region, how much is exported outside Canada, how much is sold to livestock producers in the Wheat Board region, and how much is fed on the farm by the producers of grain? I know there are some tables.

• 1520

The Chairman: That is a large question. I suppose three parts of it would be relative to this amendment. I do not see how the amount fed outside of the country would be relative to this one. But in any case, if you have the information, lay it on us.

Mr. Benjamin: I am asking this in light of the request of the subamendment for additional representation outside of the Wheat Board region. That is why I am wondering what

[Traduction]

were three members mentioned in Bill C-155 which was tabled on May 10 after some changes had been made and which was announced on February 1, 1983. There were three members outside the Western provinces who were supposed to be on the membership of the committee and now it is asserted that one member would be enough, and that member does not even directly represent the interests of the consumers or users of grain feed in the East but would come from the Livestock Feed Board, which again is a government agency.

At the very moment when we could have had someone to represent the producers from Quebec, the Maritimes, Ontario or the West Coast, the opportunity is taken away from us and someone from a government agency is forced upon us.

There are people who use huge quantities of this feed grain and have come repeatedly to see us to say that Bill C-155 is a lot of nonsense and that they would keep a keen eye on what would develop in the next few weeks.

I would therefore claim that we need users on the committee, people that are consumers of feed grain. I do not care a damn whether they be from Quebec, Ontario or the Maritimes, but we do need users on the committee, people who need the stuff.

The Chairman: Thank you Mr. Gourde.

La question porte donc sur l'amendement de M. Tessier.

M. Benjamin: Monsieur le président, puis-je poser une question à M. Migie?

Le président: Monsieur Migie, pouvez-vous venir à la table des témoins s'il vous plaît?

M. Benjamin: C'est juste pour des précisions avant que je décide comment voter.

Monsieur Migie, pouvez-vous me dire, sur tous les grains de provende produits dans le district de la Commission canadienne du blé, soient les trois provinces des Prairies, la région de Peace River de Colombie-Britannique et dans une moindre mesure le nord-ouest de l'Ontario, quelle est la quantité de ces grains de provende produits dans la région de la Commission du blé, donc, qui sert à alimenter des animaux au Canada en dehors de cette région de la Commission canadienne du blé, quelle quantité est vendue aux éleveurs de la région de la Commission canadienne du blé et quelle quantité est utilisée par les producteurs de grain pour l'alimentation de leur bétail? Je sais qu'il existe des chiffres.

Le président: C'est une question fort vaste. Je suppose que trois des sous-questions se rapportent à cet amendement mais je ne vois pas en quoi la quantité de grains de provende exportée à l'étranger se rapporte à l'amendement en question. De toute façon, si vous avez les réponses, vous pouvez nous les donner.

M. Benjamin: Je demande ces précisions à la lumière de la demande de sous-amendement en vue d'une représentation supplémentaire à l'extérieur de la région qui relève de la Commission canadienne du blé. C'est pourquoi je cherche à

[Text]

percentage of our feed grain production is fed outside of the prairie provinces.

Mr. H. Migie (Director, Food Markets Analysis, Agriculture Canada): Maybe I can help with some information which relates to a question that was asked earlier. Again, this is for the 1981-82 crop year.

The amount of prairie feed grain that was used in Quebec, Ontario, and the Atlantic region—you will recall that was a question I believe Mr. Mazankowski was referring to earlier—in that year we had a total of 31.1 million tonnes of grain shipped, “grain” being defined as it is in this bill right now. So it includes some canola. Of that amount, we had 1.2 million tonnes that went to Quebec—I will elaborate a little bit at the end—1.2 million tonnes that went to Ontario; 0.3 million that went to the Atlantic. In addition to that, to make up part of the 31.1 million tonnes, you have 0.3 million tonnes of canola oil and 0.3 million tonnes of canola meal, of which 0.2 million went to Quebec. I do not know if you want to include that in your total. Approximately 27 million tonnes of grain was exported.

Looking at the totals, in a rough breakdown you have Ontario 1.3 million; Quebec perhaps 1.4 million; the Atlantic 0.3 million; adding up to about 3 million tonnes of prairie grain that is used in Ontario, Quebec, and the Atlantic provinces.

Mr. Benjamin: What would the amount be for British Columbia?

Mr. Migie: It was 553,000 tonnes.

Mr. Benjamin: Okay, 3.6 million tonnes, for round figures. All right. Of our total production, then, 3.6 million tonnes is used outside of the three prairie provinces. That leads me to conclude, Mr. Chairman, since Mr. Tessier and his colleagues could not see fit to support an earlier amendment today that would give a decent proportion, a fair proportion, of representation to the three wheat pools, in light of the fact that they handle two-thirds of the entire production in the three prairie provinces... he is now asking me to agree to additional representation for feed grain users outside of the three prairie provinces, who consume at best—at best—probably less than 10% of our total production. Our three pools will have one representative...

The Chairman: Mr. Benjamin...

Mr. Benjamin:—and feed grain users outside of the three prairie provinces will have two representatives.

The Chairman:—let us deal with the amendment, please, and never mind the idea of...

Mr. Benjamin: Really, it is not fair.

The Chairman:—you kick my dog and I will kick your cat.

[Translation]

savoir quel pourcentage de notre production de grains de provende sert à l'alimentation du bétail à l'extérieur des provinces des Prairies.

M. H. Migie (directeur, analyse des marchés agro-alimentaires, Agriculture Canada): Peut-être puis-je aider en apportant certains renseignements qui concernent la question qui a été posée tout à l'heure. Là encore les chiffres se rapportent à la campagne agricole de 1981-1982.

La quantité de grains de provende des Prairies consommés au Québec, en Ontario et dans la région de rappelez-vous que c'était une question à laquelle M. Mazankowski faisait allusion précédemment—pour cette année-là donc, nous avons un total de 31,1 millions de tonnes de grains qui ont été expédiés, le terme «grain» étant défini ici exactement comme il l'est dans le projet de loi. Il inclut un certain pourcentage de canola. Sur cette quantité, nous avons 1,2 million de tonnes qui ont été expédiées au Québec—je reviendrai un peu là-dessus à la fin—1,2 million de tonnes ont abouti en Ontario et 0,3 million dans l'Atlantique. Pour ce qui est de la composition des 31,1 millions de tonnes, 0,3 million de tonnes étaient de l'huile de canola dont 0,2 million de tonnes ont abouti au Québec. Je précise parce que je ne sais pas si vous désirez inclure ces chiffres dans votre total. Environ 27 millions de tonnes de grain ont été exportés.

Si nous examinons les totaux, nous avons en gros la répartition suivante: Ontario, 1,3 million, Québec, peut-être 1,4 million, provinces Atlantiques, 0,3 million. On arrive à un total d'environ 3 millions de tonnes de grain des Prairies consommés en Ontario, au Québec et dans les provinces Atlantiques.

M. Benjamin: Quelle est la quantité pour la Colombie-Britannique?

M. Migie: C'était 553,000 tonnes.

M. Benjamin: D'accord, arrondissons à 3,6 millions de tonnes. Donc, sur notre production totale, 3,6 millions de tonnes sont utilisées à l'extérieur des trois provinces des Prairies. Ceci m'amène à conclure, monsieur le président, étant donné que M. Tessier et ses collègues n'ont pas jugé à propos d'appuyer un amendement proposé plus tôt aujourd'hui qui aurait accordé une proportion décente, une juste proportion de représentants aux trois syndicats du blé du fait qu'ils manutentionnent les deux tiers de la production totale des trois provinces des Prairies—et il me demande maintenant d'accepter un plus grand nombre de représentants des utilisateurs de grains de provende à l'extérieur des trois provinces des Prairies qui consomment tout au plus—au maximum—probablement moins de 10 p. 100 de notre production totale. Nos trois syndicats auront un seul représentant...

Le président: Monsieur Benjamin...

M. Benjamin:... et les utilisateurs de grains de provende à l'extérieur des trois provinces des Prairies auront deux représentants.

Le président: Laissez-nous régler la question de l'amendement, s'il vous plaît, peu importe l'idée de...

M. Benjamin: À vrai dire, ce n'est pas équitable.

Le président: À ce jeu-là, il n'y a pas de cadeaux.

[*Texte*]

Mr. Benjamin: It is not fair.

The Chairman: The question is on the amendment . . .

Mr. Benjamin: You should have scratched my back; I would have scratched yours.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Is that as amended by . . .

The Chairman: No, it has not been amended yet.

The question is on the subamendment to Clause 3.(e)(viii), and it says:

un membre représentant les utilisateurs de grains de provende hors des Prairies

Mr. Mazankowski: I did not get the translation of that.

The Chairman: Well, I will try to translate it: "and one member representing the users of feed grains outside the Prairies".

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Mr. Chairman, that would give us three members.

• 1525

The Chairman: Yes, two outside the Prairies and one within the Prairies.

Mr. Tessier: You have three members: one livestock, one . . .

Mr. Benjamin: That is outside the Prairies.

The Chairman: One from the Livestock Feed Board, one from the Prairies and one from outside the Prairies, to be very specific.

Mr. Benjamin: But the one from the Livestock Feed Board is outside the Prairies.

The Chairman: It pretty well would have to be, unless it is a transplant.

Mr. Lefebvre.

Mr. D. Lefebvre: I just want to say that it might be preferable when ultimately this clause is passed to talk about specifically the three provinces as opposed to western Canada or the Prairies. It is more precise language.

The Chairman: All right, we are dealing with this subamendment at the moment. Can we dispose of it before we raise any more extraneous issues?

Mr. Reid.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Did not Mr. Lefebvre make a recommendation for changing the wording of that subamendment so it would be more precise?

The Chairman: No.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I think Mr. Lefebvre's suggestion is appropriate: "and one member representing users of feed grains outside the provinces of Manitoba, Saskatchewan and Alberta".

[*Traduction*]

M. Benjamin: Ce n'est pas juste.

Le président: Revenons à notre amendement.

M. Benjamin: Passez-moi le sel, je vous passerai le poivre.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Est-ce que c'est là l'amendement?

Le président: Non, ça n'a pas encore été amendé pour l'instant.

La question porte sur le sous-amendement de l'alinéa 3.e)(viii) qui dit:

un membre représentant les utilisateurs de grains de provende hors des Prairies.

M. Mazankowski: Je n'ai pas entendu la traduction du texte.

Le président: Je vais essayer de vous le traduire: "and one member representing the users of feed grains outside the Prairies".

M. Reid (Kenora—Rainy River): Monsieur le président, ceci nous donnerait trois membres.

Le président: Oui, deux en dehors des Prairies et un dans les Prairies.

M. Tessier: Vous avez trois membres: un pour le bétail, un . . .

M. Benjamin: C'est-à-dire en dehors des Prairies.

Le président: Un de l'Office des provendes, un des Prairies et un d'en dehors des Prairies, pour être plus précis.

M. Benjamin: Mais celui de l'Office des provendes est de l'extérieur des Prairies.

Le président: Il le faut bien, à moins qu'il ne s'agisse d'un type de l'extérieur.

Monsieur Lefebvre.

M. D. Lefebvre: Il serait peut-être préférable, lorsque cet article finira par être adopté, de parler des trois provinces spécifiquement plutôt que de l'Ouest canadien ou des Prairies. Ce serait plus précis.

Le président: Très bien, nous en sommes pour l'instant au sous-amendement. Pourrions-nous en disposer avant de soulever d'autres questions qui n'ont rien à voir avec le sujet?

Monsieur Reid.

M. Reid (Kenora—Rainy River): M. Lefebvre n'a-t-il pas recommandé de modifier la formulation de ce sous-amendement, pour le rendre plus précis?

Le président: Non.

M. Benjamin: Monsieur le président, je pense que la suggestion de M. Lefebvre est pertinente: «et un membre représentant les utilisateurs de grains de provende à l'extérieur

[Text]

The Chairman: Well, I have no power to change that on my own.

Mr. Benjamin: Well, I am not about to; it is not my subject.

An hon. Member: We accept it.

The Chairman: You accept the change? Okay.

The amendment, then, is one member representing the users of feed grains from outside the provinces of Manitoba, Saskatchewan and Alberta.

M. Gourde: Monsieur le président, serait-il possible d'avoir un vote enregistré, s'il vous plaît, par appel nominal?

Le président: Oui.

Amendment negated on division: yeas, 3; nays, 5.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, on a point of order—am I not correct that abstentions are not provided for under the rules of Parliament?

The Chairman: It is not registered; so Mr. Flis can say what he likes, but it is not recorded in the recorded vote.

Mr. Benjamin: Good.

The Chairman: Clause 3.(e)(viii):

one member representing the Livestock Feed Board of Canada, and one member representing recognized feed grain users associations based in Western Canada.

Mr. McKnight: And one member representing feed grain users in Manitoba, Saskatchewan and Alberta.

The Chairman: Mr. McKnight, you will have to get somebody else to move it, because you moved this whole thing, and you cannot.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): I move that the words "Western Canada" be deleted and the following substituted therefor:

Manitoba, Saskatchewan and Alberta

Subamendment agreed to.

The Chairman: Does the committee agree to Clause 3.(e)(viii) as amended?

Mr. Lefebvre.

Mr. D. Lefebvre: When Mr. McKnight read it he just said feed grain users in Manitoba, Saskatchewan and Alberta. Does it mean a deletion of recognized associations?

The Chairman: No, the amendment was to delete the words "Western Canada" and add the words "Manitoba, Saskatchewan and Alberta". So it does not change anything but to designate what western Canada is.

[Translation]

des provinces du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta».

Le président: Ma foi, je n'ai pas le pouvoir de changer cela de ma propre initiative.

M. Benjamin: Eh bien, ce n'est pas moi qui le ferai; ce n'est pas mon sujet.

Une voix: Nous l'acceptons.

Le président: Vous acceptez le changement? Très bien.

Par conséquent, l'amendement est qu'un membre représente les utilisateurs de grains de provende de l'extérieur des provinces du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta.

Mr. Gourde: Mr. Chairman, would it be possible to have a recorded vote, please?

The Chairman: Yes.

L'amendement est rejeté sur division: 3 pour et 5 contre.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Les abstentions ne sont pas prévues dans la règle parlementaire, n'est-ce pas?

Le président: Elle n'est pas consignée; M. Flis peut dire ce qu'il veut, mais ce n'est pas consigné dans le vote inscrit.

M. Benjamin: Parfait.

Le président: Article 3.e)(viii):

un membre représentant l'Office canadien des provendes, et un membre représentant les associations reconnues d'utilisateurs de grain de provende, établis dans l'Ouest du Canada.

M. McKnight: Et un membre représentant les utilisateurs de grains de provende établis au Manitoba, en Saskatchewan et en Alberta.

Le président: Monsieur McKnight, demandez à quelqu'un d'autre de le proposer, parce que c'est vous qui avez proposé le tout. Vous ne pouvez plus le faire.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Je propose que les mots «dans l'Ouest du Canada» soient supprimés et remplacés par ce qui suit:

au Manitoba, en Saskatchewan et en Alberta

Le sous-amendement est adopté.

Le président: Le comité accepte-t-il l'article 3.e)(viii) modifié?

Monsieur Lefebvre.

M. D. Lefebvre: Lorsque M. McKnight l'a lu, il a dit que les utilisateurs de grains de provende du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta. Cela signifie-t-il la radiation des associations reconnues.

Le président: Non, l'amendement visait la suppression des mots «dans l'ouest du Canada» et l'addition des mots «au Manitoba, en Saskatchewan et en Alberta». Cela ne change donc rien; cela ne fait que préciser ce qu'est l'Ouest du Canada.

[Texte]

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): In honour of Mr. Mazankowski, we could change it so it is Alberta, Manitoba, Saskatchewan.

The Chairman: Let us not cloud the issue. We have been in reverse long enough.

Mr. Mazankowski: Things always go from east to west around here.

• 1530

The Chairman: Even the sun does that. Does it carry?

Amendment carried on division: yeas, 7; nays, 2.

The Chairman: We are now on Clause 3, as amended.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, on a point of order.

The Chairman: Yes, sir.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I am complying with your suggestion or request to raise this point of order as a result of what we have done with the entire amended Clause 3 of Part I.

Under Clause 3, as amended—Clause 3.(d)—we have incorporated . . . I will want here a legal opinion, because as I read this matter, we have excluded those who . . . well, it reads:

... the duration of their services as members of the Committee are not . . . nominees, officers, directors, agents or representatives of any corporation, board or co-operative, the business of which is the purchase, sale, storage, processing or transportation of grain.

Then in the last stage dealt with, we added . . . I think it was Mr. Neil's subamendment, or Mr. McKnight's; whoever:

... or elected or appointed representatives of any board or committee involved in an advisory or other capacity with respect to the grain trade.

As I read that and understand it, Mr. Chairman, to me it means that a committee of a local of the United Grain Growers, or a committee of the Saskatchewan Wheat Pool, which will number a few thousand permit-holding grain producers, are barred from running for election to one of those four positions. That is because they are, in fact, a committee involved in an advisory or other capacity with respect to the grain trade.

As I read this and understand it, that means that those who are members of United Grain Growers local committees, or members of wheat pool committees in all the subdistricts in the three prairie provinces, the the chairman thereof and the secretaries thereof, all are prohibited from seeking election as one of the four members who are active grain producers, currently holding a Canadian Wheat Board permit book.

I would like to ask Mr. Thompson and Mr. Lefebvre if that is how they read that final addition to Clause 3.(d).

[Traduction]

M. Reid (Kenora—Rainy River): En l'honneur de M. Mazankowski, nous pourrions le changer pour que cela se lise «en Alberta, au Manitoba, en Saskatchewan».

Le président: Ne mêlons pas les cartes. Nous avons fait marche arrière assez longtemps.

M. Mazankowski: Tout va de l'est à l'ouest ici.

Le président: Même le soleil le fait. Est-il adopté?

Amendement adopté à main levée: pour, 7; contre, 2.

Le président: Nous en arrivons maintenant à l'article 3, modifié.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'en appelle au Règlement.

Le président: Oui.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'accepte votre suggestion ou je demande la permission de soulever ce point de Règlement à cause de ce que nous avons fait de l'article 3 amendé de la partie I.

En ce qui concerne l'article 3, amendé—article 3.d)—nous avons introduit . . . je voudrais sur ce point une opinion juridique, car si je comprends bien le texte, nous avons exclu ceux qui—et je lis:

... la durée de leur mandat au sein du Comité, ne sont pas délégués nominataires, dirigeants, administrateurs, mandataires ou représentants d'une société, commission ou coopérative, dont l'entreprise consiste dans l'achat, la vente, l'entreposage ou la transformation du grain.

Ensuite en dernier lieu nous avons ajouté—et je pense que c'était le sous-amendement de M. Neil ou de M. McKnight, je ne sais pas très bien . . .

... ou des représentants élus ou nommés d'une commission ou comité ayant un rôle consultatif ou autre en matière de commerce des grains.

Si je comprends bien le texte, monsieur le président, cela signifie que le comité d'une section de la *United Grain Growers*, ou le comité de la *Saskatchewan Wheat Pool*, qui regroupe quelques milliers de producteurs de céréales détenteurs d'un permis, ne pourront participer à l'élection des candidats à l'un de ces quatre postes. Et cela, parce qu'ils ont un rôle consultatif ou autre, en matière de commerce des céréales.

Toujours selon mon interprétation, cela signifie que les membres des comités locaux de la *United Grain Growers*, ou les membres des comités de coopératives de grains de tous les sous-districts des trois provinces des Prairies, en particulier leur président et leurs secrétaires, ne pourront briguer les postes réservés aux quatre producteurs actifs de grains, détenant actuellement un permis de la Commission canadienne du blé.

Je voudrais demander à M. Thompson et à M. Lefebvre si c'est bien ainsi qu'ils comprennent le texte final de l'article 3.d).

[Text]

• 1535

The Chairman: Are you looking at the sheet that Ms Sirpaul passed out?

Mr. Benjamin: Yes, as amended. What I am concerned about starts on the fourth line from the bottom: "or elected or appointed representatives of any board or committee involved in an advisory or other capacity with respect to the grain trade". It seems to me that is a further exclusion that eliminates members of UGG and wheat pool committees.

The Chairman: If you recall, I raised that issue, Mr. Benjamin, at the time we were amending it.

Mr. Benjamin: But I believe, sir, you raised it prior to this happening.

The Chairman: No, I did not.

Mr. Benjamin: You raised it under the previous exclusion.

The Chairman: No, I raised it under those very exclusions, very specifically and simply to point out that we were proscribing rather severely the groups that could be represented. But notwithstanding that, the committee voted for it, and I am not about to question the wisdom of the committee.

Mr. Benjamin: Just so that by the time if and when this gets to report stage there will be some second thoughts, I got a very quick, very hurried legal opinion over our brief noon hour that it is perfectly obvious that any elected or appointed representative of any board or committee involved in an advisory or other capacity cannot seek election as one of the four members to the Senior Grain Transportation Committee.

Mr. Mayer: Mr. Chairman, that clearly was not the intention . . .

Mr. Benjamin: I did not think it was, but that is the way it reads.

Mr. Mayer: That may very well be how it reads to Mr. Benjamin and whoever he got to advise him over lunch hour, but that clearly was not my understanding of what was said by the two counsels we have here, for either the department or the committee.

Again, for clarification purposes, and bearing in mind that it certainly was not the intention of the wording of the last three lines in Clause 3.(d), I would be interested in hearing what both counsels have to say with regard to Mr. Benjamin's concern. If it is a real concern that Mr. Benjamin has raised, something substantive, then it is certainly also a concern for those of us on this side. So, Mr. Chairman, I think now is the time to raise it with the counsels while we have them here.

The Chairman: Mr. Thompson.

Mr. Thompson: In my opinion, if such a person were a member of such a local advisory committee he could not, unless he resigned, be elected as a member of this committee.

Mr. McKnight: Could I ask a further clarification, Mr. Chairman, please?

[Translation]

Le président: Êtes-vous en train de regarder la feuille que M^{me} Sirpaul a distribuée?

M. Benjamin: Oui, avec la modification. Ce qui me préoccupe commence à la quatrième ligne du bas: «ou de représentants élus ou nommés de tout office ou comité s'occupant à titre consultatif ou autre du commerce du grain». Il me semble qu'il s'agit d'une autre exclusion qui écarte les membres de l'UGG et des comités des pools du blé.

Le président: Si vous vous souvenez bien, j'ai soulevé cette question, monsieur Benjamin, au moment de l'amendement.

M. Benjamin: Mais je crois, monsieur, que vous l'avez soulevé avant que ceci ne se produise.

Le président: Non, ce n'est pas le cas.

M. Benjamin: Vous l'avez soulevée à propos de l'exclusion antérieure.

Le président: Non, je l'ai soulevée à propos de ces exclusions mêmes, et justement pour signaler que nous restreignons très rigoureusement les groupes qui pourraient être représentés. Mais néanmoins, le comité a voté pour, et je ne vais pas mettre en doute la sagesse du comité.

M. Benjamin: Pour m'assurer qu'on y repense de nouveau, lorsque cette question en sera à l'étape du rapport, j'ai obtenu un avis juridique très rapide au cours de notre brève heure de lunch. Suivant cet avis, il est parfaitement clair qu'un représentant élu ou nommé de tout office ou comité agissant à titre consultatif ou autre ne peut chercher à se faire élire en tant qu'un des quatre membres du Comité supérieur du transport du grain.

M. Mayer: Monsieur le président, ce n'était nettement pas l'intention . . .

M. Benjamin: Je ne le pense pas, mais c'est ce que cela dit.

M. Mayer: C'est peut-être bien ce que cela dit à M. Benjamin et à celui qui leur a donné un avis au cours du lunch, mais ce n'est pas ce que j'ai compris dans les explications des deux procureurs que nous avons ici, pour le ministère et le comité.

Encore une, pour plus de précision, et compte tenu du fait que tel n'était certainement pas l'esprit du texte des trois dernières lignes de l'article 3.d), j'aimerais bien savoir ce que les deux procureurs ont à dire au sujet de ce qui préoccupe monsieur Benjamin. Si M. Benjamin a soulevé un véritable problème, un problème de fond, cela doit également nous préoccuper, nous aussi de ce côté. Donc, monsieur le président, je pense qu'il est temps d'en saisir les deux procureurs pendant qu'ils sont ici.

Le président: Monsieur Thompson.

M. Thompson: À mon avis, si une telle personne était membre d'un comité consultatif local, elle ne pourrait pas, à moins de démissionner, être élue membre de ce comité.

M. McKnight: Puis-je demander une autre précision, monsieur le président, s'il vous plaît?

[Texte]

The Chairman: Yes, Mr. McKnight.

Mr. McKnight: Could I have an interpretation through other acts of Parliament, if there be any, as to the meaning of "grain trade"—the Canadian Grain Commission Act or the Canadian Wheat Board Act? In particular, I would suspect that in the Canadian Grain Commission Act there may be a definition of "grain trade".

Mr. D. Lefebvre: I do not know of any such definition, Mr. Chairman.

Mr. McKnight: Could I ask if Mr. Lefebvre agrees with the counsel for the committee?

Mr. D. Lefebvre: I do not know enough about the role or the structure of the wheat pools, their committee members, what their role is. It could go either way, but I do not know enough...

Mr. McKnight: Their role is an advisory role, I will admit that readily.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, as I understand the structure of the wheat pools, particularly Saskatchewan, each subdistrict has a wheat pool committee. That means that at each shipping point there is a wheat pool committee. Then in turn each subdistrict has meetings of an amalgam of the wheat pool committees and regular members, and they also advise. Then there are district meetings which would include two, three, four, five subdistricts; they advise, but they also act, to use the words of the last three lines, "in other capacities". They advise and recommend on the whole matter of elevator capacity, on elevator rebuilding, new structures or abandonment; they take part in the decision-making in other than an advisory capacity. I think Mr. Thompson is right. Unless those people resign from a wheat pool or UGG committee, they cannot run for one of those four positions.

• 1540

The Chairman: Mr. Benjamin, I think your point is well taken, and I remind committee members that I asked the question this morning as to whether or not a delegate to the wheat pool would thus be ineligible to be elected...

Mr. Benjamin: We amended it; we took that out.

The Chairman:—and I was told no.

Mr. Neil: Mr. Chairman, I understood from Mr. Lefebvre when the question was put to him that this would not restrict those people from being part of the...

The Chairman: That was my understanding.

An hon. Member: It is mine too.

Mr. Benjamin: But they have to resign.

Mr. Neil: No, no, no; that was not our understanding from counsel this morning. It was asked specifically. It is not the

[Traduction]

Le président: Oui, monsieur McKnight.

M. McKnight: Puis-je avoir une interprétation, fondée sur d'autres lois, le cas échéant, du sens de «commerce du grain»... peut-être la Loi sur la Commission canadienne des grains ou la Loi sur la Commission canadienne du blé? En particulier, je soupçonne que la Loi sur la Commission canadienne des grains renferme peut-être une définition de «commerce du grain».

M. D. Lefebvre: Je ne connais pas de telle définition, monsieur le président.

M. McKnight: Puis-je demander si M. Lefebvre est d'accord avec le procureur du comité?

M. D. Lefebvre: Je ne connais pas assez bien le rôle ou la structure des pools du blé, ni le rôle des membres de leurs comités. Ce pourrait être l'un ou l'autre, mais je ne connais pas assez...

M. McKnight: Leur rôle est un rôle consultatif, je le reconnais d'emblée.

M. Benjamin: Monsieur le président, si je comprends bien la structure des pools du blé, particulièrement en Saskatchewan, chaque sous-district a un comité de pools du blé. Cela signifie qu'il y a un comité de pools du blé à chaque point d'expédition. Ensuite, chaque sous-district a des réunions de comités de pools du blé et de membres réguliers, qui ont également un rôle consultatif. Ensuite, il y a des réunions de district, qui peuvent regrouper deux, trois, quatre, cinq sous-districts; ils jouent un rôle consultatif, mais ils agissent aussi, pour reprendre les mots des trois dernières lignes, «à d'autres titres». Ils donnent des conseils et font des recommandations sur toute la question de la capacité des élévateurs, de la reconstruction des élévateurs, des nouvelles structures ou des abandons; ils participent à la prise de décisions autrement qu'à titre consultatif. Je pense que M. Thompson a raison. À moins que ces gens ne démissionnent d'un pool du blé ou d'un comité de l'UGG, ils ne peuvent se porter candidats à l'un de ces quatre postes.

Le président: Monsieur Benjamin, je pense que vous avez bien raison, et je rappelle aux membres du comité que j'ai demandé ce matin si cela rendrait un délégué inéligible au pool du blé...

M. Benjamin: Nous l'avons modifiée; nous avons retranché cela.

Le président:... et on m'a répondu que non.

M. Neil: Monsieur le président, si j'ai bien compris monsieur Lefebvre, lorsqu'on lui a demandé si cela n'empêcherait pas ces gens-là de faire partie de...

Le président: C'est ce que j'ai compris.

Une voix: Moi aussi.

M. Benjamin: Mais ils doivent démissionner.

M. Neil: Non, non, non; ce n'est pas ce que nous a dit le procureur ce matin. On le lui a demandé spécifiquement. Les

[Text]

intention of the members on this side to prevent members of local pools or UGG organizations from being elected or named to this committee.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I appreciate that; I agree that was not the intent of the movers of that addition. I think by unanimous consent we can do anything. We could go back and reword that, or else an appropriate amendment is going to have to be done at the report stage.

The Chairman: I think the only appropriate place to do it now is at the report stage.

Mr. Benjamin: I would be quite willing to give unanimous consent.

The Chairman: We have not closed it off, I agree; it has not been carried. But it is still not a very . . .

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): I wonder, Mr. Chairman, if we could stand the clause and give some thought to it and deal with it tomorrow.

An hon. Member: Tomorrow?

Mr. Benjamin: Frankly, I think if we just deleted it, it would be sufficient.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Obviously, there will have to be some consideration given as to how we do this.

Mr. McKnight: Removal could be done; and if further amendments need to be made, they can be made at report stage, I would suggest, Mr. Chairman.

The Chairman: What do you want deleted?

Mr. McKnight: I would suggest, Mr. Chairman, if in fact what we are hearing from counsel now is different from the intent of the last three lines under paragraph (d), that we simply remove all the words after "processing or transportation of grain", period, on the fourth line from the bottom . . .

The Chairman: So you want to remove the words "or elected or appointed representatives of any board or committee involved in advisory or other capacity with respect to the grain trade".

Mr. Mayer: That is right, and if we want to do anything different, we can certainly do it at report stage.

Mr. Neil: Well, you know the change at report stage . . .

The Chairman: Let us do things orderly and with unanimous consent. If it is agreed, we can revert to paragraph (d).

I understand that Mr. Mayer is moving that in subclause (d) all the words after the words "transportation of grain", in the fourth last line, be deleted.

Is that agreed?

Amendment agreed to.

The Chairman: Agreed. Then it is done. Do we have to have a recorded vote?

Some hon. Members: No.

[Translation]

membres de ce côté-ci n'ont pas l'intention d'empêcher les membres de pools locaux ou d'organisations de l'UGG d'être élus et d'être nommés à ce comité.

M. Benjamin: Monsieur le président, je le comprends bien; je sais que telle n'était pas l'intention de ceux qui ont proposé cette addition. Je pense que, par consentement unanime, nous pouvons faire n'importe quoi. Nous pourrions revenir et chose-là, sans quoi il faudra apporter un amendement approprié à l'étape du rapport.

Le président: Selon moi, le seul moment où il convient de le faire désormais, c'est à l'étape du rapport.

M. Benjamin: Ce n'est pas moi qui empêcherais le consentement unanime.

Le président: Nous n'avons pas écarté cela, j'en conviens; cela n'a pas été adopté. Mais ce n'est toujours pas . . .

M. Reid (Kenora—Rainy River): Je me demande, monsieur le président, si nous pourrions réserver l'article pour y réfléchir, quitte à y revenir demain.

Une voix: Demain?

M. Benjamin: À vrai dire, si nous le supprimons tout simplement, cela suffirait.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Evidemment, il faudra y réfléchir.

M. McKnight: La suppression est possible; et s'il y a d'autres amendements à faire, on pourra les faire à l'étape du rapport, selon moi, monsieur le président.

Le président: Que voulez-vous supprimer?

M. McKnight: Monsieur le président, si ce que le procureur est en train de nous dire est contraire à l'esprit des trois dernières lignes de l'alinéa d), que nous éliminions tout simplement tous les mots suivant «la transformation ou le transport du grain», à la quatrième ligne du bas . . .

Le président: Vous voulez donc supprimer les mots «ou représentants élus ou nommés de tout office ou comité s'occupant à titre consultatif ou autre du commerce du grain».

M. Mayer: C'est cela, et si nous voulons faire autre chose, nous pourrions certainement le faire à l'étape du rapport.

M. Neil: Ma foi, vous savez que le changement à l'étape du rapport . . .

Le président: Faisons les choses dans les formes et avec le consentement unanime. Si c'est d'accord, nous pouvons revenir à l'alinéa d).

Je crois savoir que M. Mayer propose qu'à l'alinéa d) tous les mots suivant «transport du grain» à la quatrième ligne de la fin, soient supprimés.

Est-ce d'accord?

L'amendement est adopté.

Le président: D'accord. C'est fait. Avons-nous besoin d'un vote nominatif?

Des voix: Non.

[*Texte*]

The Chairman: Now, let me quickly advise members of a couple of typographical errors. In subclause (e), in the first line, (xii) should be (xi), because we amalgamated (ii) and (iii) to one representative for both. There should be a colon after the word "Canada" in line 2 of (i); and in line 3 of (ii), the word "as" should be "or".

• 1545

An hon. Member: Colon or semi-colon: how do you want it?

The Chairman: Semi-colon. No, colon.

Mr. Lefebvre.

Mr. D. Lefebvre: In (e), Mr. Chairman, in the second line, I think you have to add the words "the following" before the word "organizations" for this sentence to read properly.

The Chairman: In (e) in line 2?

Mr. D. Lefebvre: Yes.

The Chairman: Add the word "following".

Mr. D. Lefebvre: Yes.

The Chairman: It is done. And then of course in (e)(viii), "Western Canada" will have to be replaced by "Manitoba, Saskatchewan, and Alberta".

Mr. D. Lefebvre: "Or" Alberta.

The Chairman: "Or" Alberta. Then those are cleaning up things.

Shall Clause 3 as amended carry?

Mr. Benjamin: Is discussion not allowed on the whole clause as amended?

The Chairman: I did not say it was not; but I thought we had had it. But anyway . . .

Mr. Benjamin: If you would not mind, sir, I would like to discuss this whole clause as amended, so hopefully if and when this reaches report stage or third reading there will be some second thoughts by the movers of these changes.

I must oppose this clause as amended because of this outrageous discrimination to and attack upon the three prairie wheat pools. It gives outrageous misrepresentation, or over-representation, to those who handle 20% of the grain compared with those who handle two-thirds of the grain. We have a situation in this amended clause where the three pools have one representative, with 63% of the trade. UGG with 17% of the trade has one representative. That one is fine. The private elevators, with 20% of the trade, have two representatives. The three wheat pools will therefore have one representative out of the 18 or 19 on the committee. That surely flies in the face of any element of fairness at all.

And of course, Mr. Chairman, I repeat what I said earlier, the railroads should not be on the committee regulating themselves. Any information, statistics, operational capacities, operational provisions, can be secured from the officials of the railroad whenever the administrator or the committee want it.

[*Traduction*]

Le président: Je voudrais maintenant faire part de quelques erreurs typographiques. À l'alinéa e), à la première ligne, (xii) devrait être (xi), parce que nous avons fusionné (ii) et (iii). Il devrait y avoir deux points après le mot «Canada» à la ligne 2 de (i); et à la ligne 3 de (ii), en anglais, le mot «as» devrait être «or».

Une voix: Deux points ou point-virgule: que voulez-vous?

Le président: Point-virgule. Non, deux points.

Monsieur Lefebvre.

M. D. Lefebvre: En e), monsieur le président, à la deuxième ligne, je pense que vous devez insérer, en anglais, le mot «following» avant le mot «organizations» pour que cette phrase se lise bien.

Le président: En e) à la ligne 2?

M. D. Lefebvre: Oui.

Le président: Insérer le mot «following».

M. D. Lefebvre: Oui.

Le président: C'est fait. Et, bien sûr, en e)(viii), «dans l'Ouest du Canada» devient «au Manitoba, en Saskatchewan, en Alberta».

M. D. Lefebvre: «ou» en Alberta.

Le président: «Ou» en Alberta. Voilà, le ménage est fait.

L'article 3 modifié est-il adopté?

M. Benjamin: Ne peut-on pas discuter de l'ensemble de l'article modifié?

Le président: Je n'ai pas dit que non; mais je pensais que nous en avions assez. De toute façon . . .

M. Benjamin: Si vous n'y voyez pas d'inconvénient, monsieur, j'aimerais discuter de l'ensemble de l'article modifié, dans l'espoir que les auteurs de ces changements reviendront sur leur idée lorsque nous en serons à l'étape du rapport ou à la troisième lecture.

Je dois marquer mon opposition à cet article modifié à cause de cette discrimination éhontée et de cette attaque contre les trois pools du blé des Prairies. Cela donne une surreprésentation outrageante à ceux qui ont 20 p. 100 du grain par rapport à ceux qui en ont les deux tiers. Cet article modifié fait que les trois pools ont un représentant, avec 63 p. 100 du commerce. L'UGG, avec 17 p. 100, a un représentant. Dans ce cas-là, c'est parfait. Les éleveurs privés, avec 20 p. 100 du commerce, ont deux représentants. Les trois pools du blé auront donc un représentant sur les 18 ou 19 membres du comité. Certes, c'est faire fi de toute justice.

Et, bien sûr, monsieur le président, je répète ce que j'ai déjà dit, les chemins de fer ne devraient pas faire partie du comité qui les régleme. L'administrateur ou le comité pourra obtenir des renseignements, des statistiques, les capacités d'exploitation, les dispositions opérationnelles en les deman-

[Text]

Mr. Chairman, the exclusions in the election of four active grain producers . . . and I am wondering if that would exclude some farmers who were retired, or semi-retired, and live on the farm with the son and have a permit book; are they active or inactive? Mr. Chairman, there are a lot of permit books for estates. There are permit books for retired farmers and semiretired farmers. It will be interesting to see how that word "active", with reference to the grain producer, is interpreted and how many more grain producers will be eliminated from running for one of those four positions.

• 1550

Mr. Chairman, I can conclude no other thing than that this is part of the fact that the government members—and I exclude the chairman—are not prepared to discuss and amend the government's clause, but are only prepared to discuss and amend a whole clause put forward by the Official Opposition. It causes me to be more suspicious than usual. I find it strange that the government, who say in their bill that they want certain numbers of members from certain things, representing certain organizations, did not fight for six members representing the six largest primary elevator licensees. No, they went for the Conservative one, which reduced the representation of the three pools from three to one. I find that very strange.

This bill has been touted since February 1 as the end-all and be-all, as providing such a great thing for grain producers. It has been advocated by government members since February 1; and here we find the government members anxious to debate and amend a whole new clause put forward by the Official Opposition, but not line-by-line what is in Clause 3 in the government bill. I find that passing strange. I am wondering if the poor parliamentary secretary is not going to be getting landed on like a ton of bricks by the new minister and maybe some of the departmental officials over the next 24 hours.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): The minister said he would be flexible and we are being flexible.

Mr. Benjamin: If that is flexible—I would call it a sell-out.

The Chairman: Mr. Benjamin, I do not know that this is adding any great wisdom to . . .

Mr. Benjamin: Anyway, for all those reasons, Mr. Chairman, I must oppose this amendment.

The Chairman: You will have that opportunity in a moment, I think.

Mr. Mayer.

Mr. Mayer: A couple of things need to be said; and I do not want to overdo it, because in many ways I agree with Mr. Benjamin that this is a bad bill, and we are yet to get to the portions of the bill that I, at least, find particularly concerning.

[Translation]

dant aux fonctionnaires du chemin de fer, quand ils le voudront.

Monsieur le président les exclusions pour l'élection de quatre producteurs de grain actifs—et je me demande si cela exclurait certains agriculteurs à la retraite, ou en semi-retraite, qui vivent dans la ferme avec leurs fils et ont un carnet de permis; sont-ils actifs ou inactifs? Monsieur le président, il y a un tas de carnets de permis pour les successions. Il y a des carnets de permis pour les agriculteurs à la retraite et les agriculteurs en semi-retraite. Il sera intéressant de voir quelle interprétation on donnera au mot «actif», appliqué au producteur de grain, et combien d'autres producteurs de grain seront écartés d'office de l'un de ces quatre postes.

Monsieur le président, je me dois de conclure que cela vient de ce que les membres ministériels—et je ne parle pas du président—ne sont pas disposés à discuter et à modifier l'article du gouvernement, mais seulement à discuter et à modifier l'ensemble d'un article proposé par l'Opposition officielle. Cela me rend plus soupçonneux que d'habitude. Je trouve étrange que le gouvernement, qui dit dans son projet de loi vouloir un certain nombre de membres de certaines choses représentant certaines organisations, que ce gouvernement, dis-je, n'ait pas réclamé six membres représentant les six principaux titulaires de permis d'exploitation d'éleveurs primaires. Non, ils ont opté pour l'amendement conservateur, qui ramenait de trois à un la représentation des trois pools. Je trouve cela très étrange.

Depuis le 1^{er} février, on fait grand cas de ce projet de loi, qui doit régler tous les problèmes, en disant que cela rapportera beaucoup aux producteurs de grain. Les membres ministériels le préconisent depuis le 1^{er} février; et voici que les membres ministériels s'empressent de débattre et d'amender l'ensemble d'un nouvel article qui vient de l'Opposition officielle, mais pas ligne par ligne, dans le cas de l'article 3 du projet de loi du gouvernement. Je trouve cela étrange. Je me demande si le pauvre secrétaire parlementaire ne se fera pas tomber dessus à bras raccourcis par le nouveau ministre et peut-être par certains fonctionnaires d'ici 24 heures.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Le ministre a dit qu'il ferait preuve de souplesse et c'est ce que nous faisons.

M. Benjamin: Si c'est cela que vous appelez de la souplesse, moi j'appelle cela de la capitalisation.

Le président: Monsieur Benjamin, je ne pense pas qu'il soit très sage . . .

M. Benjamin: De toute façon, par toutes ces raisons, monsieur le président, je dois m'opposer à cet amendement.

Le président: Vous en aurez l'occasion dans un moment, je pense.

Monsieur Mayer.

M. Mayer: Il y a certaines choses à dire; et je ne veux pas trop insister, car, à bien des égards, je suis d'accord avec M. Benjamin: c'est un mauvais projet de loi, et nous n'en sommes

[Texte]

But to set the record straight, as far as permit books are concerned, if you have a permit book it means you are a farmer. If you are a retired farmer and you do not actively produce grain, you are listed in somebody's permit book as a suffix B in that permit book. So that really is not a problem. If Mr. Benjamin were familiar with farming . . . I have had a permit book since I was 18 years old. I have an old one at the office; I am sorry I did not bring it over here to show it to him, so that he could see in real life what a permit book is like.

Basically there is no problem in terms of interpretation, because if you are an active farmer—to reiterate this for his benefit—you have a permit book, and if you are not an active farmer you are listed in somebody else's permit book as a suffix to the actual permit book of somebody who is farming. So that is really not a problem.

I wish, Mr. Chairman, that the NDP would get their act together. If you remember, some three or four weeks ago we had the NDP issuing a press release talking about skinned cats and fat cats. Now we find the NDP objecting to additional producers being on the committee, producers whom they referred to then as skinned cats. We have taken it into consideration, as far as the Official Opposition is concerned, and we have moved amendments to give the producers actual increased representation on this committee—and we have done it, I might add, in his own province, where they now have two representatives. So I wish, Mr. Chairman, that the NDP would get their act together or at least be courteous enough, or accurate enough, to quote what has actually gone on as far as this bill is concerned.

Just to continue a little further, Mr. Chairman, with a certain amount of sadness I have to refer to a news release that the NDP released at noon, which prejudices the work of the committee. It is inaccurate. It says that there are going to be 19 members on the committee. Clearly that is wrong; it is 18 members on the committee.

• 1555

It prejudices the work of the committee. The concern that Mr. Benjamin raised with regard to excluding people who belong to locals of either the UGG or the pools was a real one, and it was clearly not my intention as a mover of that amendment for that to happen, and it was my understanding from the legal people here that that is not what we were doing. If he had raised that issue properly without going out and issuing what I find a rather scurrilous press release, the committee would have dealt with it. I find it rather sad that the NDP has to resort to these kinds of tactics to prejudice the work of the committee rather than coming before the committee with what turned out to be a legitimate concern.

I thank Mr. Benjamin for raising that, because that was clearly not the intention of my motion. I thank him for raising it, but I wish that he would have the common courtesy and the decency and the gumption to come and raise it before the committee without issuing scurrilous press releases before the

[Traduction]

pas encore aux parties du projet de loi que, pour ma part, je considère comme particulièrement préoccupantes.

Mais j'ai une précision à apporter. Pour ce qui est des carnets de permis, si vous en avez un, cela signifie que vous êtes agriculteur. Si vous êtes agriculteur à la retraite et que vous ne produisez pas activement de grain, vous figurez dans le carnet de permis de quelqu'un d'autre, avec le suffixe B. Cela ne cause pas vraiment de problème. Si M. Benjamin connaissait bien l'agriculture . . . j'ai un carnet de permis depuis l'âge de 18 ans. J'en ai un vieux au bureau; j'aurais dû l'apporter ici pour vous le montrer; vous auriez vu de quoi cela a l'air.

Fondamentalement, il n'y a pas de problème d'interprétation, parce que si vous êtes un agriculteur actif—je le répète à son profit—vous avez un carnet de permis, et si vous n'êtes pas un agriculteur actif, vous figurez dans celui de quelqu'un d'autre avec un suffixe qui renvoie au carnet de permis d'un producteur agricole. Donc, cela n'est pas vraiment un problème.

J'aimerais bien, monsieur le président, que le NPD se branche. Vous vous souviendrez qu'il y a trois ou quatre semaines, le NPD a publié un communiqué à propos des chats écorchés et des chats gras. Aujourd'hui, nous voyons le NPD s'opposer à la présence d'autres producteurs au sein du comité, de producteurs qu'il appelait alors des chats écorchés. Nous en avons tenu compte, du côté de l'Opposition officielle, et nous avons proposé des amendements pour donner aux producteurs une meilleure représentation au sein de ce comité—et nous l'avons fait, pourrais-je ajouter, dans sa propre province, qui a déjà deux représentants. J'aimerais donc, monsieur le président, que le NPD se branche ou, tout au moins, qu'il nous fasse la politesse, ou qu'il ait le souci, de citer ce qui s'est effectivement passé dans le cas de ce projet de loi.

Pour poursuivre un peu plus loin, monsieur le président, je dois avec une certaine tristesse faire état d'un communiqué que le NPD a publié à midi, qui préjuge le travail du comité. Il est inexact. Il dit qu'il y aura 19 membres au sein du comité. Cela est manifestement erroné, car c'est 18 membres qu'il y aura au sein du comité.

Cela préjuge le travail du comité. Le souci de M. Benjamin en ce qui concerne l'exclusion de personnes qui font partie de succursales locales de l'UGG ou des pools était véritable. Et je n'avais certes pas l'intention, en tant que parrain de cet amendement, qu'il en soit ainsi. Et j'avais l'assurance des procureurs que nous avons ici que cela ne se produirait pas. S'il avait soulevé cette question convenablement, au lieu d'aller publier un communiqué que je trouve assez ordurier, le comité s'y serait penché. Il est pas mal triste que le NPD ait à recourir à ce genre de tactique pour préjuger le travail du comité, plutôt que de saisir le comité d'un souci qui, somme toute, était légitime.

Je remercie M. Benjamin d'avoir soulevé la question, car ce n'était certes pas l'intention de ma motion. Je le remercie de l'avoir fait, mais j'aurais aimé qu'il ait la courtoisie, la décence et le gینگin de venir en saisir le comité sans publier de

[Text]

committee has actually concluded the work on that clause, Mr. Chairman.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, if you would let me remind Mr. Mayer that I raised that point of order at a point in time that you requested, following completion of all the amendments to Clause 3, which was about 20 minutes ago . . .

Mr. Mayer: Mr. Chairman, if I could just respond to that, Mr. Benjamin makes my point that he raised it at the proper time, he raised it at the end of . . .

Mr. Benjamin: You said I did not.

Mr. Mayer: It was raised. The chairman did not rule him out of order when he raised it . . .

The Chairman: No.

Mr. Mayer: —and had he chosen to raise it properly . . . I think he casts a doubt on the whole committee. I think he casts a doubt on yourself as the chairman, and I would hope that that kind of thing would not happen in the future. Again I almost have to apologize for Mr. Benjamin's conduct on behalf of the committee, because I find it rather unfortunate that he does not at least show the committee . . .

Mr. Benjamin: You only apologize for yourself.

Mr. Mayer: —the courtesy of presenting his concerns to the committee before he goes public with them.

Mr. Benjamin: You only apologize for yourself, Charlie, not me.

The Chairman: Mr. Flis.

Mr. Flis: Mr. Benjamin referred to the parliamentary secretary. I feel, Mr. Chairman, that it is in order that I make a few comments here too. All I have to say is, Mr. Chairman, that the committee should proceed to Clause 4.

The Chairman: Well, let us dispose of Clause 3 first.

Do you want a recorded vote, Mr. Benjamin?

An hon. Member: Let us have it recorded.

Mr. Benjamin: Let us see how this vote goes, first. If it does not carry, then we do not need a recorded vote.

Clause 3 as amended agreed to on division: yeas 7, nays 1.

Mr. Benjamin: Seven to one makes it an even fight.

The Chairman: Just before we take a short break and then go to the analysis of the methods of payment that were asked for . . . and I do not make this comment with any reflection at all; it is just a statement of fact—in view of the length of time it has taken to deal with these clauses, I would suggest that the committee give some consideration to sitting tonight and continuing our work this evening. Would the committee be so disposed?

An hon. Member: No. I have a dinner engagement. My family is down here visiting me.

The Chairman: So is mine.

An hon. Member: And I want to go visit mine.

[Translation]

communiqué ordurier avant que le comité n'en ait terminé avec cet article, monsieur le président.

M. Benjamin: Monsieur le président, permettez-moi de rappeler à M. Mayer que j'ai soulevé ce point au moment que vous m'aviez indiqué, après le vote sur tous les amendements à l'article 3, il y a une vingtaine de minutes . . .

M. Mayer: Monsieur le président, j'aimerais réagir à cela. M. Benjamin fait valoir qu'il l'a soulevé au moment approprié, à la fin de . . .

M. Benjamin: Vous avez dit que je ne l'ai pas fait.

M. Mayer: La question a été soulevée. La présidence ne l'a pas déclarée irrecevable lorsqu'il l'a fait . . .

Le président: Non.

M. Mayer: . . . et il a choisi de le faire dans les formes . . . Je pense qu'il met tout le comité en doute. Je pense qu'il vous met en doute vous-même en tant que président, et j'aimerais bien que cela ne se répète pas. Encore une fois, je dois presque m'excuser de la conduite de M. Benjamin au nom du comité, car je trouve assez malheureux qu'il n'ait pas au moins envers le comité . . .

M. Benjamin: Contentez-vous de vous excuser vous-même.

M. Mayer: . . . la courtoisie de saisir le comité de ses préoccupations avant de les rendre publiques.

M. Benjamin: Vous vous excusez pour vous-même, Charlie, pas pour moi.

Le président: Monsieur Flis.

M. Flis: M. Benjamin a parlé du secrétaire parlementaire. J'estime, monsieur le président, qu'il convient que j'y aille de mon grain de sel, moi aussi. Tout ce que j'ai à dire, monsieur le président, c'est que le comité devrait passer à l'article 4.

Le président: Eh bien, finissons-en d'abord avec l'article 3.

Voulez-vous un vote nominatif, monsieur Benjamin?

Une voix: Un vote nominatif.

M. Benjamin: Voyons d'abord de quel côté penchera la balance. S'il n'est pas adopté, nous n'avons pas besoin de vote nominatif.

L'article 3 modifié est adopté sur division: 7 pour, 1 contre.

M. Benjamin: Sept à un, c'est un combat égal.

Le président: Avant de prendre une courte pause puis de passer à l'analyse des modes de versement qu'on a demandés—et mon commentaire ne veut rien insinuer; j'énonce simplement un fait—étant donné le temps qu'il nous a fallu pour régler trois articles, je proposerais que le comité songe à siéger ce soir, à poursuivre ses travaux en soirée. Le comité y serait-il disposé?

Une voix: Non, j'ai un diner. Ma famille est ici pour me rendre visite.

Le président: La mienne aussi.

Une voix: Et je veux aller rendre visite à la mienne.

[Texte]

The Chairman: Can we take a brief break and then make the decision immediately upon coming back?

The committee is recessed for five minutes.

• 1600

• 1615

The Chairman: Order, please. I have consulted with members of the committee from the various parties during the recess and the disposition seems to be that we not sit tonight but that we sit on Wednesday and Thursday of next week, starting at 9.00 a.m., have a shortened lunch and dinner break, and sit until 10.30 p.m.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I do not mind the one-hour break at noon . . .

The Chairman: I said shortened; I did not say . . .

Mr. Benjamin: Whatever it is, an hour or an hour and a quarter, I do not care; but the supper hour—I do not think any of us want to bother with a sandwich again, which means we want to go home for supper. I would think we should adjourn at 5.30 or 6.00 p.m. and then not come back until 7.30 or 8.00 p.m. I would then be quite willing to sit until 11.00 p.m.

The Chairman: We will have an hour for lunch and an hour and a half for dinner. How is that—and sit until 10.30 p.m. or so?

Mr. Benjamin: What if the dinner is not quite ready when you get home? We are in no position to complain to our wives.

The Chairman: Your cook, Mr. Benjamin, is no concern of this committee.

Mr. Benjamin: Our wives are mad enough at us as it is.

The Chairman: The clerk has distributed copies of a letter from Mr. Farquhar to members of the committee, and he has asked that I read an addendum. So if you look on page 2, at the end of the paragraph starting with the words “the revised Crow benefit”, that sentence should end with the following words: “which would apply in 1986-1987 and beyond”.

Now, we had agreed that at 2.00 p.m. we would hear the critique on the . . .

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, this addendum on the letter . . .

The Chairman: “Which would apply in 1986-1987 and beyond”.

Mr. Benjamin: Meaning the producers’ payment would be \$153.5 million or the \$656.4 million; does this mean that the producers’ Crow rate payment will not exceed \$153.8 million beyond 1986-1987? Or does it mean that the \$656 million will not be exceeded beyond 1986-1987?

[Traduction]

Le président: Pourrions-nous faire une courte pause et décider dès notre retour?

La séance est levée pour cinq minutes.

Le président: Messieurs, la séance est ouverte. J’ai consulté les membres du comité au cours de la suspension de la séance. Il ressort que nous ne siégeons pas ce soir, mais mercredi et jeudi prochains à partir de 9 heures; que nous ayons un court déjeuner et un souper, et que nous discussions jusqu’à 22h 30.

M. Benjamin: Monsieur le président, je ne vois aucun inconvénient à avoir une pause d’une heure à midi . . .

Le président: J’ai dit court, je n’ai pas dit . . .

M. Benjamin: Quoiqu’il en soit, une heure ou une heure et quart, je m’en moque. Pour ce qui est de l’heure du souper, je ne pense pas que nous nous contentions encore d’un sandwich. Je veux dire que nous voulons prendre notre souper à la maison. Je propose que nous levions la séance à 17h 30 ou 18 heures et que nous revenions vers 19h 30 ou 20 heures. Dans ce cas-là, je ne verrais aucun inconvénient à rester ici jusqu’à 23 heures.

Le président: Notre déjeuner sera d’une heure et notre souper d’une heure et demie. Qu’en pensez-vous? Puis nous siégeons jusqu’à 22 h 30 ou plus tard?

M. Benjamin: Que faire si le repas n’est pas tout à fait prêt quand on arrive à la maison? Nous ne pouvons pas nous permettre de critiquer nos épouses.

Le président: Votre cuisine ne nous intéresse pas monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Nos épouses sont déjà assez en colère.

Le président: Le greffier a distribué aux membres du comité des copies d’une lettre de M. Farquhar, et il me demande de lire un supplément. Si vous vous reportez à la page 2, à la fin du paragraphe commençant par les mots «la subvention révisée du Nid-du-Corbeau», la phrase devrait se terminer par les mots suivants: «qui s’appliquerait en 1986-1987 et au-delà».

Bon, nous avons convenu que à 14 heures nous entendrions la critique sur . . .

M. Benjamin: Au sujet du supplément à la lettre, monsieur le président . . .

Le président: «Qui s’appliquerait en 1986-1987 et au-delà».

M. Benjamin: Ce qui veut dire que la subvention aux producteurs serait de 153.5 millions de dollars ou de 656.4 millions de dollars. Devons-nous comprendre que la subvention ne dépassera pas 153.8 millions de dollars après 1986-1987? Ou que les 656 millions de dollars ne seront pas dépassés après cette date?

[Text]

The Chairman: I think it means that the \$656.4 million would not be exceeded beyond 1986-1987.

Mr. Benjamin: So that then means that the producers' payments after 1986-1987 will go up, but not the government's.

The Chairman: It would, I suppose, depend on whether there are inflationary increases to the cost of hauling grain. In any case, we are not going to discuss that now. We are going to the critique on the methods of payment, and since it is 2.00 p.m., I think we should go to them. It now being 2.00 p.m., we shall go to the critique of the method of payments.

Mr. Kroeger, you are on.

• 1620

Mr. Kroeger: Mr. Chairman, I will be very brief. Members of the committee have the brief analysis. I think it is self-explanatory. Those members who want to go into some of these questions in greater depth might care to look at a document prepared by the Department of Agriculture called the *Report of a Working Group on Producer Payments*, which is available on request.

If I were to give a one- or two-sentence summary of our assessment of the various proposals in technical terms, in terms of administrative feasibility payment to the railways clearly comes out on top. It is the simplest, since there are only two recipients.

In terms of restricting the beneficiaries of the bill to those who are the direct beneficiaries of the existing arrangement, once again payment to the railways comes out first. And it follows from there that, in terms of staying within the existing financial envelope, payment to the railways again is the best proposal.

On the other hand, in terms of removal of distortions, the Manitoba Farm Bureau proposal is the best. Also, in terms of the promotion of efficiency gains in the system, in both cases the "Double 80" proposal of what was developed in Alberta comes out a very close second. Both these proposals are more complex than either payment to the railways or the United Grain Growers in technical terms and administrative terms.

The paper is a technical analysis, as requested by the committee. I should add that it makes no assessment of the effects of the alternate models outside of western Canada—that is to say, the three prairie provinces. And it goes without saying that the document makes no policy judgment as to which of these papers is preferable in a policy sense.

The Chairman: Thank you, Mr. Kroeger; that was brief.

Is it the wish of the committee to question Mr. Kroeger on this paper, or is that what the committee wanted?

Mr. Mayer.

Mr. Mayer: Thank you, Mr. Chairman. There are several questions through you, Mr. Chairman, to Mr. Kroeger.

[Translation]

Le président: Je pense que cela signifie que la somme de 656.4 millions de dollars ne sera pas dépassée après 1986-1987.

M. Benjamin: Ce qui veut dire que les paiements aux producteurs après 1986-1987 grimperont, sauf ceux du gouvernement.

Le président: Je pense que cela dépendrait des hausses inflationnistes du coût du transport du grain. De toute façon, nous n'allons pas en discuter maintenant. Nous allons parler du mode de versement et, puisqu'il est 14 heures, je pense que nous devrions aborder la question.

La parole est à vous, monsieur Kroeger.

M. Kroeger: Monsieur le président, je serai bref. Les membres du comité ont l'analyse du mémoire. Je pense qu'elle se passe d'explication. Ceux des membres qui désirent approfondir certaines questions pourraient consulter un document rédigé par le Ministère de l'Agriculture intitulé: «Rapport d'un groupe de travail relatif aux subventions versées aux producteurs». On peut se le procurer sur demande.

Si nous devons résumer en une ou deux phrases notre évaluation des diverses propositions en termes techniques, du point de vue administratif, le versement fait aux compagnies de chemin de fer vient en tout premier lieu. C'est tout ce qu'il y a de plus simple, puisqu'il n'y a que deux bénéficiaires.

Pour ce qui est de limiter les bénéficiaires du projet de loi à ceux que les dispositions actuelles avantagent, encore une fois, le versement aux compagnies de chemin de fer vient en premier. Il s'ensuit que, si l'on s'en tient au montant prévu, le versement aux compagnies précitées est la meilleure proposition.

D'un autre côté, du point de vue de l'aplanissement des déformations, la proposition du *Manitoba Farm Bureau* est la meilleure. En outre, pour ce qui est de l'encouragement des gains au rendement, dans les deux cas, la proposition «Double 80», de ce qui s'est fait en Alberta est en bonne deuxième place. Ces propositions sont plus complexes que les versements faits aux compagnies de chemin de fer ou aux *United Grain Growers* en termes administratifs.

Le document est une analyse technique comme le demandait le comité. J'ajouterais qu'il n'évalue pas les conséquences des systèmes de rechange à l'extérieur de l'Ouest du Canada, c'est-à-dire les trois provinces des Prairies. Il va sans dire que le document ne porte aucun jugement sur la politique quant à savoir lequel des documents est préférable du point de vue de la politique.

Le président: Merci, monsieur Kroeger. C'était bref.

Est-ce que les membres du Comité veulent poser des questions à M. Kroeger ou est-ce que c'est ce qu'ils désiraient?

Monsieur Mayer.

M. Mayer: Merci, monsieur le président. Par votre intermédiaire, j'aimerais poser plusieurs questions à M. Kroeger.

[Texte]

You mentioned that the "Double 80" and the Manitoba Farm Bureau proposals are more complex than to pay the railways. I think that goes without saying. My question is: how complex? Is it extremely difficult, impossible, or is it something which can be accomplished with relative ease, even though they are more complex?

Following that, it has been said, I think, in front of the committee several times that the period of setting it up is really when the most complexity or the most work is involved. I would like to hear your comments, if you have any, on what kind of administrative things you see after the first year, and after the thing gets into operation.

Mr. Kroeger: I will make just a general observation, then ask Mr. Migie to elaborate on it.

Yesterday I described the three proposals as complex but workable. Enough staff work was done in the aftermath of Gilson and leading up to the February 1 statement to establish that, using crop insurance data and the techniques of that kind, one clearly could administer a system of payments to producers. There would be some start-up costs and there would be some time required in the initial period. The most difficult exercise otherwise would indeed be at the outset. Thereafter, I think the Alberta proposal and the Manitoba Farm Bureau proposal would each require more work each year than the UGG proposal; but that is a marginal kind of difference, and my overall comment about the administrative workability of these three proposals, stands.

• 1625

Mr. Mayer: When you say more work, what do you mean? Do you envision armies of accountants sitting in rooms and punching out adding machines? What kind of a level of activity do you see?

Mr. Kroeger: No, I certainly do not see armies of accountants, but there would be more staff work and more requirement for electronic data processing on matters such as the deliveries that are made. Howard Migie I think might elaborate a little on some of these administrative questions.

Mr. Migie: In terms of the "Double 80" or the Manitoba Farm Bureau proposal, you are talking about dealing not only with an acreage payment but also with marketings, and that may have a marginal increase. The numbers we were talking about before, in the range—you might have 10, maybe more—10 people, maybe 20 people at most—in order to get that program operating, taking into account, as you did, the fact that in the first year you would obviously have a much greater effort to get it set up. But the main extra cost from these two proposals again relates to what they are trying to achieve.

Both the "Double 80" and the Manitoba Farm Bureau proposal are trying to address the dilution problem better than what came from Gilson. So in some ways they are trying to address that by allowing that marketings option. By doing

[Traduction]

Vous avez déclaré que les propositions du «double 80» et du *Manitoba Farm Bureau* étaient plus complexes que le versement à effectuer aux compagnies de chemin de fer. Je pense que cela va sans dire. Ma question est celle-ci: dans quelle mesure sont-elles complexes? Extrêmement difficiles, impossibles ou est-ce qu'on peut les réaliser avec aisance, malgré leur complexité?

Ensuite, on a dit, je pense devant le Comité et plusieurs fois, que la période d'élaboration vient vraiment lorsque le travail se fait plus complexe. J'aimerais entendre vos commentaires, si vous en avez, au sujet du genre de mesures administratives que vous envisagez après la première année, et après que le projet sera appliqué.

M. Kroeger: Je ne ferai qu'une remarque générale, et demanderai ensuite à M. Migie de l'élaborer.

Hier, j'ai dit que les trois propositions étaient complexes mais réalisables. Il y a eu beaucoup de travail de fait suite à la réaction de Gilson, qui nous a amenés à la déclaration du premier février pour établir que, en utilisant les données sur l'assurance agricole, on pouvait très bien diriger un système de subventions aux producteurs. Il y aurait des coûts de lancement, et il faudrait un certain temps au départ. Autrement, le début serait le plus difficile. Par la suite, je pense que les propositions de l'Alberta et du *Manitoba Farm Bureau* demanderaient plus de travail chaque année que la proposition du *United Grain Growers*, mais ce n'est qu'une différence marginale. Je maintiens mon commentaire sur la réalisation administrative de ces trois propositions.

M. Mayer: Qu'entendez-vous par plus de travail? Est-ce que vous voyez une armée de comptables assis et tapant sur des calculatrices? Quel genre d'activité envisagez-vous?

M. Kroeger: Non, je ne vois vraiment pas une armée de comptables, mais il y aurait plus de travail de bureau et plus d'exigences en matière de traitement électronique des données, soit la façon dont les livraisons sont faites. Je pense que Howard Migie peut élaborer un peu plus sur certaines questions administratives.

M. Migie: Pour ce qui est de la proposition du «Double 80» ou du *Manitoba Farm Bureau*, vous parlez de traiter non seulement d'un versement pour la superficie d'un champ, mais aussi de la mise en marché. Cela pourrait entraîner une hausse marginale. Les nombres dont nous parlions plus tôt—disons, 10 personnes, peut-être plus—10 personnes, peut-être 20 au maximum, seraient nécessaires pour appliquer le programme, en tenant compte, comme vous l'avez fait, du fait que, pendant la première année vous devriez fournir plus d'efforts pour l'organiser. Mais le coût supplémentaire important découlant de ces deux propositions est relié à ce qu'elles essaient de réaliser.

Les propositions du «Double 80» et du *Manitoba Farm Bureau* essaient de mieux traiter le problème de dilution que Gilson. Ainsi, elles le font en permettant l'option de marketing. Il faut donc d'autres étapes administratives traitant des

[Text]

that, it does require some extra administrative steps dealing with the elevator companies in the mechanism. Having this extra step means that you still calculate the same acreage payment that you would under Gilson, the same process you have to do for every border section, and you still have some payments to the railways, so you still keep the administrative costs of payments to the railways. So there is a slight addition.

We do not think the problems are in any way so large that they could not be resolved; nor would they would be very costly to resolve. There have been some proposals developed. Also, keep in mind that these two options have not gone the full step; they feel they have gone far enough that a policy decision could be made, but they have not sat down and worked out the exact details.

Mr. Mayer: You mentioned 10 people, which to me is a phenomenally small number of people. Did I hear you correctly when you said 10 people? I believe the GTA employs 30 or 35 people, if I am correct.

I see the director shaking his head; perhaps we could get an ...

Mr. Kroeger: The GTA at present has 20 people, but the future GTA might have a staff of about 35.

Mr. Mayer: The Canadian Wheat Board has a staff considerably larger than that, so when you say 10 to 20 people, that is still not a large number of people.

Mr. Migie: I guess one thing to keep in mind is that there is a western grain stabilization administration in place, and we are talking about adding to that. So many of the records are already there and it is additional.

Mr. Mayer: I guess the point is that 10 is not a lot of people when it comes to administering a program we have been told causes problems in terms of its complexity and the number of people it would subsequently employ.

There are a couple of other questions, Mr. Chairman, before I close and let somebody else go on, because I am sure there are lots of areas to cover.

Did I hear you correctly, Mr. Kroeger, when you said that you had not looked at the problems this method of payment to producers may or may not cause outside of the prairie region?

Mr. Kroeger: Not in the paper that was distributed to the committee today. There was in fact quite an extensive examination of the effects, as they could be identified in eastern Canada, of a system of payments to producers. There was a working group that ran a series of consultations, led by a senior official of the Department of Agriculture. That group issued some reports which are publicly available, and perhaps members of the committee in fact have copies of them.

• 1630

Mr. Mayer: Mr. Chairman, perhaps I missed your opening comments—I was away from the table briefly—but did you make any assessment on the basis of these two proposals based on the number three criterion, that is, the efficiency in the overall grain delivery system and how it would be affected by a

[Translation]

compagnies d'exploitation d'élévateurs. Cela signifie que vous continuez de calculer le même montant au titre de la superficie que vous feriez d'après Gilson. Vous appliquez le même processus pour chaque section limitrophe, et vous avez toujours quelques versements à effectuer aux compagnies de chemins de fer. Il y a donc une légère addition.

Nous ne pensons pas que les problèmes soient si compliqués ou si onéreux que nous ne puissions pas les régler. Certaines propositions ont été élaborées. Rappelez-vous aussi que ces deux options n'ont pas été menées jusqu'au bout; on estime qu'elles sont allées assez loin pour qu'une décision de politique soit prise, mais on n'a pas développé les détails.

M. Mayer: Vous avez dit 10 personnes; cela me paraît bien peu. Vous ai-je bien entendu? Si je ne me trompe pas, je crois que le GTA emploie de 30 à 35 personnes.

Je vois le directeur secouer la tête; peut-être pourrions-nous ...

M. Kroeger: En ce moment, le GTA emploie 20 personnes, mais plus tard, il pourrait en employer 35 environ.

M. Mayer: La Commission canadienne du blé compte beaucoup plus d'employés que cela. Donc, quand vous dites 10 à 20, vous êtes loin du compte.

M. Migie: Je pense qu'il faut se rappeler qu'il existe une administration de stabilisation des grains de l'Ouest, et nous parlons d'y ajouter.

M. Mayer: Si je comprends bien, 10 personnes ne suffisent pas lorsqu'il s'agit d'appliquer un programme qui cause des problèmes à ce qu'on dit, vu sa complexité et le nombre de personnes qu'il faudrait employer.

J'ai une ou deux autres questions, monsieur le président, ensuite, je laisserai la parole à quelqu'un d'autre, car je suis sûr qu'il y a beaucoup de choses à traiter.

Vous ai-je bien entendu, monsieur Kroeger, lorsque vous avez dit que vous n'aviez pas étudié le problème que cette méthode de versement aux producteurs peut ou non causer hors de la région des Prairies?

M. Kroeger: Pas dans le document qui a été distribué. On a en fait examiné en profondeur les répercussions, comme on a pu les relever dans l'Est du Canada, d'un système de paiement aux producteurs. Une équipe de travail a tenu une série de réunions dirigées par un haut fonctionnaire du ministère de l'Agriculture. Cette équipe a rédigé un certain nombre de rapports qui sont à la disposition du public. Peut-être que certains membres du Comité en ont des exemplaires.

M. Mayer: Monsieur le président, j'ai peut-être manqué vos premiers commentaires—je m'étais absenté brièvement—mais avez-vous fait une évaluation en fonction de ces deux propositions fondées sur le critère numéro trois, c'est-à-dire l'efficacité du système général de livraison du grain, et de quelle façon il

[Texte]

payment to the railway, as the bill proposes, as compared with the two proposals we are looking at?

Mr. Kroeger: Yes, Mr. Chairman; and if I had to rank them in order, the Manitoba Farm Bureau proposal would probably do the most to promote increases in efficiency in the grain transportation system. The Alberta "Double 80" proposal is a very close second. The UGG proposal would come third, and again probably fairly close; and then the system of payments to the railways is a clear fourth.

Mr. Mayer: Would it be fair, Mr. Chairman, to ask Mr. Kroeger to rank them, if he would, say with 10 as the most points and zero as the least?

When you say that clearly the system of payments to the railways is a fourth, where would it be relative to the Manitoba Farm Bureau proposal? I think that is something the committee would be interested in—if that is a fair question.

Mr. Kroeger: Mr. Mulder tells me that the group who worked on the document distributed to the committee tried that and gave up, because it involved a number of rather subjective judgments and forecasts. But I think it is fair to say that conceptually there is some kind of gap between numbers one, two and three, as I described them, on the one hand, and payments to the railways on the other.

Mr. Mayer: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Mayer.

Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, may I ask Mr. Kroeger or Mr. Migie—in your estimate, would the future net transport cost to a farmer, say with 1,000 acres that is now devoted to statutory grain production, be higher under the "Double 80" plan than the net cost would be to the grain producer under this bill, assuming equal inflation in both cases?

The Chairman: Mr. Kroeger.

Mr. Kroeger: Assuming that the cost-sharing formula is the same in all cases and assuming equal inflation and volume trends in all cases, then I think the evidence suggests that the overall cost to the producer would be lower with any of the systems that involve payment to the producer than they would be with a system of payment to the railways, on the grounds that there are greater efficiency gains by those first three.

I referred in one of the earlier meetings of the committee to some studies that were done by the central co-ordinating agency task force, which identified trucking costs and rail transportation costs in gross terms, including branch line rehabilitation, and indicated that there were substantial savings that could be achieved for all parties if there were some consolidation of the grain transportation network and greater use of trucking.

[Traduction]

serait touché par un paiement aux compagnies de chemins de fer comme le propose le projet de loi, par rapport aux deux propositions que nous étudions?

M. Kroeger: Oui, monsieur le président. Et, si je devais les classer par ordre d'importance, la proposition du *Manitoba Farm Bureau* serait celle qui fait le plus pour favoriser l'accroissement de l'efficacité dans le système de transport du grain. La proposition du «Double 80» n'est pas loin derrière. Viendrait en troisième position celle du *United Grain Growers*, et d'assez prêt; le système de paiement aux compagnies de chemins de fer viendrait bon dernier.

M. Mayer: Serait-il juste, monsieur le président, de demander à M. Kroeger, s'il n'y voit pas d'inconvénient, de leur attribuer des points jusqu'à 10, le zéro étant le plus bas?

Lorsque vous dites que le système de paiement aux compagnies de chemins de fer vient vraiment en quatrième position, où serait-il relatif à la proposition du *Manitoba Farm Bureau*? Je pense que le Comité s'y intéresserait, si c'est une question juste.

M. Kroeger: M. Mulder me dit que le groupe qui a travaillé au document distribué au Comité a essayé et a abandonné parce qu'il y avait un certain nombre de décisions et de prévisions plutôt subjectives. Moi, je crois qu'on peut dire que, conceptuellement, il y a une certaine lacune entre les numéros un, deux et trois, comme je les ai décrits, d'un côté et les paiements aux compagnies de chemins de fer de l'autre.

M. Mayer: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Mayer.

Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, puis-je demander à M. Kroeger ou à M. Migie, à votre avis, est-ce que le coût net du transport pour un agriculteur qui a une terre de 1,000 acres et qui s'occupe uniquement de la culture du grain serait supérieur selon le plan «Double 80», que celui du producteur selon le projet de loi, en supposant une inflation égale dans les deux cas?

Le président: Monsieur Kroeger.

M. Kroeger: En supposant que la formule de partage des coûts soit la même dans tous les cas, et en supposant une inflation et un volume égaux dans tous les cas, je pense qu'il est évident que le coût total du producteur serait inférieur quel que soit le système de subvention qu'il le serait selon un système de paiement aux compagnies de chemins de fer, pour la raison que les trois premiers permettent une meilleure efficacité.

J'ai parlé au cours d'une des premières réunions du Comité de certaines études entreprises par le groupe de travail de l'organisme central de coordination, qui a évalué les coûts de transport par terre et par rail en gros. Il fait remarquer que les intéressés réaliseraient des économies s'il y avait une certaine unification du réseau de transport et une plus grande utilisation du transport par camion.

[Text]

Another way of responding to Mr. Benjamin's question is that I am aware of a study done by an Alberta consultant independently—not at the request of the government—which indicated that if efficiency gains in the system of 2.5% a year could be achieved, that would cancel out all forecast cost increases.

Mr. Benjamin: Cost increases for whom?

Mr. Kroeger: Cost increases to the grain transportation system—and since future cost increases would be shared by producers and government alike, both producers and government would therefore stand to benefit.

The Chairman: At 2.5% efficiency a year?

Mr. Kroeger: The 2.5 percentage points a year in efficiency gains would be enough to cancel out—in other words, the savings realized from that would be enough to cancel out all forecast cost increases through this decade.

• 1635

The Chairman: How many years could that go on?

Mr. Kroeger: It depends on where and when one reaches diminishing returns in efficiency gains; but certainly for the balance of this decade it is not very difficult to recognize how efficiency gains could be achieved if other consequences of those gains were judged in policy terms to be acceptable.

Mr. Benjamin: What you are saying, then, Mr. Kroeger, is that . . . Well, I will put it to you this way. Assuming we had the present system of communities, shipping points and branch lines—assuming we retained that, would then these net transport costs to the 1,000-acre farmer devoted to the production of statutory grain be higher under "Double 80" or under this bill—the net cost to the farmer; to the grain producer?

Mr. Kroeger: If the whole of the present system and the whole of the present pattern of grain gathering and transportation on the Prairies remained unchanged through this decade, then—assuming the same inflation indices, the same production increases and the same cost-sharing formula for all cases—there is virtually no difference. The difference in costs in future years arises from the assessment that some methods of payment would do more to promote efficiency gains in the system than others.

Mr. Benjamin: Using your estimates of freight rates projected to 1991—I am just trying to put it a different way—would the net transport cost after the subsidy for a farmer, again with his 1,000 acres devoted to statutory grain, be higher under paying the railroads or higher under the 80:20 split, 80 to the farmers and 20 to the railways?

Mr. Kroeger: I am having a little trouble seeing the difference between that question and the one Mr. Benjamin just asked. I think I may have missed something.

[Translation]

Une autre façon de répondre à la question de M. Benjamin est que je suis au courant d'une étude entreprise par un expert-conseil indépendant de l'Alberta, non pas à la demande du gouvernement, qui révèle que si les gains d'efficacité étaient de 2.5 p. 100 par année, toutes les prévisions sur les augmentations des coûts seraient annulées.

M. Benjamin: Augmentation des coûts pour qui?

M. Kroeger: Pour le système de transport du grain, et puisque les coûts seraient répartis entre le producteur et le gouvernement, ils en profiteraient tous les deux.

Le président: À raison de 2.5 p. 100 par année?

M. Kroeger: Ce pourcentage suffirait pour annuler; en d'autres termes, les économies réalisées suffiraient à annuler toutes les prévisions sur les augmentations des coûts pendant la décennie.

Le président: Pendant combien d'années cela peut-il continuer?

M. Kroeger: Cela dépend de l'endroit et du moment où se produiront des rendements décroissants de gains d'efficacité; mais il est certain que pour le reste de cette décennie il n'est pas très difficile d'identifier des gains d'efficacité si l'on accepte les autres conséquences politiques de ces gains.

M. Benjamin: Ce que vous dites, alors, M. Kroeger, c'est que . . . Et bien, je vais vous le dire de cette manière. Si l'on suppose que l'on a le système actuel de communautés, de points d'expédition et de lignes d'intérêt local . . . si l'on suppose que l'on conserve tout cela, est-ce que ces coûts nets de transport sont plus élevés pour l'agriculteur qui a 1,000 acres consacrés à la production de grain statutaire dans le système du «Double 80», ou en vertu de ce projet de loi . . . le coût net pour l'agriculture; pour le producteur de grain?

M. Kroeger: Si l'ensemble du système actuel et l'ensemble du réseau actuel de ramassage et de transport des grains dans les Prairies demeure inchangé pendant toute cette décennie, alors . . . si l'on suppose les mêmes indices d'inflation, les mêmes augmentations de production et la même formule de partage des coûts dans tous les cas . . . il n'y a pratiquement pas de différence. La différence de coûts dans le futur vient de l'hypothèse que certaines méthodes de paiement feront plus pour promouvoir des gains d'efficacité dans le système que d'autres.

M. Benjamin: Si l'on utilise vos estimations de projections de taux de transport des marchandises jusqu'en 1991—j'essaie simplement de m'exprimer d'une autre manière—est-ce que le coût net de transport après subvention à l'agriculture, encore une fois avec ses 1,000 acres consacrées à la production de grain statutaire, est plus élevé si l'on paie les chemins de fer ou plus élevé si l'on partage 80-20, 80 au fermier et 20 au chemin de fer?

M. Kroeger: J'ai un peu de difficulté à voir une différence entre cette question et celle que M. Benjamin vient de poser. Je pense ne pas avoir bien compris.

[Texte]

Mr. Benjamin: I just do not believe that the grain producers will have any lower costs by paying the producers rather than the railroads. I just do not believe that, because paying the producer just means putting the money in one pocket and he takes it out of the other pocket.

Will there not be a dilution because under paying the producers it will be spread out over more acres than previously produced statutory grain? That will dilute payments to producers.

Also, you cannot tell me for one moment that increased trucking is not going to increase the farmers' net costs. The increased trucking, particularly from off-line elevators or from elevators on branch lines to more centralized elevator points, particularly if the trucking industry gets a piece of the action, higher rates, has not, I submit, saved the grain producer any money at all if you give him the money. In fact, I submit it will cost more than if you paid the railroads.

In any event, in either case it is still going to cost the grain producers more.

I do not follow the logic of the so-called "efficiencies". The efficiencies you are talking about are efficiencies relating to reducing costs for railroads and elevator companies. You decrease the number of shipping points; you abandon some branch lines; grain producers have to deliver their grain farther. That is going to be more efficient for elevator companies and railroads, and it will reduce their costs; but conversely, will it not also, on the other side of the coin, increase the costs for grain producers, whether you give them the money or give the railroads the money?

• 1640

Mr. Kroeger: The system embodied in the bill is cost based. The rates reflect whatever the costs are. To the extent that railway costs are abated, that also abates future changes in the freight rate, and the freight rate will be shared by producers and government. It follows from that that there will be a saving to producers.

It is true, to the extent that you had a closure of branch lines, that you would have a modest offsetting increase in cost to producers arising out of trucking. But I think the evidence suggests that that increase in trucking costs would not be enough to cancel out the gains in railway cost reduction.

I quoted, I think one day last week, from Appendix D of the Central Co-ordinating Agency Task Force report. They took a typical branch line and included the costs of rehabilitating a branch line, and they found that the annual branch-line rail cost per bushel shipped by the permit holder was 57¢. They said the increase in trucking costs per bushel, if the grain had

[Traduction]

M. Benjamin: Simplement, je ne pense pas que les producteurs de grains auront des coûts plus bas si l'on paie les producteurs plutôt que les chemins de fer. Je ne pense pas cela, parce que payer le producteur signifie simplement mettre dans une poche de l'argent que l'on a pris dans une autre poche.

N'y aura-t-il pas dilution, parce que lorsqu'on paie les producteurs, le paiement est distribué sur une superficie plus grande que celle qui produisait auparavant du grain statuaire? Cela diluera les paiements aux producteurs.

Egalement, vous ne pouvez pas prétendre un moment qu'une augmentation du transport par camion ne va pas augmenter les coûts nets de l'agriculteur. L'augmentation de transport par camions, en particulier entre d'une part les aspirateurs à céréales ne se trouvant pas sur une ligne, ou les aspirateurs à céréales se trouvant sur une ligne à intérêt local, et d'autre part les aspirateurs à céréales plus centralisés, surtout si l'industrie du camionnage est impliquée, et obtient des tarifs plus élevés, n'occasionne, à mon avis, pour le producteur de grains aucune économie si on lui donne l'argent. En fait, je prétends que cela coûtera plus qu'en payant les chemins de fer.

De toutes façons, dans les deux cas cela va coûter plus cher au producteur de grains.

Je ne comprends pas la logique des soit-disant «inefficiencies». Les inefficiences dont vous parlez sont des inefficiences dues à une réduction des coûts pour les chemins de fer et les sociétés d'aspirateurs à céréales. Vous diminuez le nombre de points d'expédition; vous abandonnez certaines lignes d'intérêt local; les producteurs de grains doivent aller plus loin pour livrer leur grain. Cela va être plus efficient pour les sociétés d'aspirateurs à céréales et les chemins de fer, et cela réduira leurs coûts; mais par contre, est-ce que cela n'augmentera pas, d'autre part, les coûts des producteurs de grains, que vous leur donniez l'argent ou donniez l'argent aux chemins de fer?

M. Kroeger: Le système contenu dans le projet de loi est basé sur les coûts. Les tarifs reflètent les coûts. Dans la mesure où les coûts des chemins de fer diminuent, cela diminue également des modifications futures de taux de transport des marchandises, et les taux de transport des marchandises sont assumés par les producteurs et le gouvernement. Il en résulte des économies pour les producteurs.

C'est vrai, dans la mesure où les lignes d'intérêt local fermeront, il y aura une faible hausse des coûts pour les producteurs, due au transport par camions. Mais je pense que les faits suggèrent que cette augmentation de coûts due au transport par camions n'est pas suffisante pour annuler les bénéfices occasionnés par la réduction des coûts de chemin de fer.

Je pense avoir fait une citation, un jour de la semaine dernière, tirée de l'Appendice D du Rapport du Groupe de travail de l'Agence centrale de coordination. Ils ont pris une ligne d'intérêt local typique et ont ajouté les coûts de réhabilitation d'une ligne d'intérêt local, et trouvé que le coût annuel de transport par chemin de fer par ligne d'intérêt local, par

[Text]

to be delivered to the next nearest delivery point, would be 16¢. Therefore, you stood to get a saving per bushel of 41¢.

Now, to the extent that one can get efficiency gains in the system, it follows that the producer is going to benefit from those savings. Indeed, it will be the producer and not the railways who benefit; it will be the producer and the government, if you like, because every four years the CTC does a top-to-bottom costing of the railways, adjusts their costs to take account of the efficiency gains, and those efficiency gains then are passed on to those who are paying the freight rate. The scope for these efficiency gains is a matter of judgment, but it does appear to be substantial.

Mr. Snavelly, in a study done for the Department of Transport, which I think at least some members of the committee are familiar with, has estimated that the cost of moving grain in Canada is, on the average, 40% to 60% higher than the cost of moving grain in the United States.

I should go on from that just to say that in the projections that members of the committee are very familiar with, where there is a forecast that the producer will be paying double Crow in 1985-1986 and five times Crow in 1991, those figures are arrived at on the basis of a straight-line extrapolation of the costs of the existing system. And to the extent that there are efficiency gains achieved in future years, two times Crow will not happen, and five times Crow will not happen, other things remaining equal.

Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, on this, Mr. Kroeger and I went around a bit on this last week. He is still using the same figures, although he did concede that the figures to the two different modes were using a different formula. Fifty-seven cents per bushel computed for costs by rail uses a formula—allows them long-run variable costs, allows them return on investment, allows them constant costs under that formula. I think it is correct that the 16¢ computed for truck does not use the same formula. Do you build in a 20% return investment on those roads? Do you build in a long-run variable cost? Do you build in constant costs regarding the right-of-way, let alone the truck itself? You are comparing, it seems to me, two entirely different set-ups: one uses one criteria and the other one uses a different criteria so that on paper you can arrive at a 41¢ saving per bushel.

[Translation]

boisseau envoyé par un détenteur de permis, était de 57 cents. Ils ont dit que l'augmentation de coût de transport par boisseau, si le grain doit être livré à l'endroit de livraison le plus proche, serait de 16 cents. Par conséquent, on a une économie par boisseau de 41 cents.

Maintenant, dans la mesure où l'on obtient des gains d'efficacité dans le système, le producteur va bénéficier de ces économies. En fait, ce sera le producteur et pas le chemin de fer qui bénéficiera; ce sera le producteur et le gouvernement, si vous voulez, parce que chaque quatre ans la C.C.T. fait une étude complète des coûts des chemins de fer, ajuste leurs coûts pour tenir compte des gains d'efficacité, et transmet ensuite ces gains d'efficacité à ceux qui paient les taux de transport des marchandises. L'importance de ces gains d'efficacité est matière de jugement, mais semble être grande.

M. Snavelly, dans une étude faite pour le ministère des Transports, avec laquelle, je crois, au moins certains membres du comité sont familiers, a estimé que le coût de transport du grain au Canada est, en moyenne, de 40 à 60 p. 100 plus élevé que le coût de transport du grain aux États-Unis.

Je devrais continuer en disant simplement que dans les projections que les membres du comité connaissent bien, dans lesquelles on prévoit que le producteur paiera deux fois le Nid-de-Corbeau en 1985-1986, et cinq fois le Nid-de-Corbeau en 1991, on arrive à ces chiffres en se basant sur une extrapolation en ligne droite des coûts du système existant. Et dans la mesure où l'on obtiendra dans les années à venir des gains d'efficacité, on n'aura pas deux fois le Nid-de-Corbeau, et on n'aura pas cinq fois le Nid-de-Corbeau, toutes choses étant égales par ailleurs.

Merci monsieur le président.

M. Benjamin: Monsieur le président, à ce sujet, M. Kroeger et moi-même avons discuté un peu la semaine dernière. Il utilise toujours les mêmes chiffres, bien qu'il ait admis que pour obtenir ces chiffres, on avait utilisé des formules différentes pour les deux modes. On obtient cinquante sept cents par boisseau comme coût de transport par chemin de fer en utilisant une formule... formule prévoyant des coûts variables à long terme, prévoyant un revenu d'investissement, prévoyant des coûts constants. Je pense qu'il est juste que les 16 cents calculés pour le transport par camions n'utilisent pas la même formule. Est-ce qu'on va réussir à récupérer 20 p. 100 de nos investissements sur les chemins? Et est-ce que ces chiffres-là comprennent les variations de coûts à long terme? Avez-vous pensé aux frais fixes pour le droit de passage, et au prix du camion lui-même? Vous comparez, il me semble, deux notions complètement différentes et des critères tout à fait différents et vous en arrivez à dire sur papier que vous pouvez faire économiser 41c. le boisseau.

• 1645

You see, what you are then asking is for the municipalities and the provinces to assess trucks by way of licence fees or road taxes which would allow the municipality and the province a return on the investment in the highway; it would allow them a return by way of constant costs; it would allow them to take into account long-run variable costs. It would

Il s'ensuit que vous demandez aux municipalités et aux provinces de percevoir des immatriculations et les taxes routières de façon à récupérer leurs investissements. Ils seraient assurés d'un retour grâce aux frais fixes et pourraient tenir compte des variations de coûts à long terme. Il me semble que les municipalités et les provinces n'auraient d'autre

[Texte]

seem to me municipalities and provincial governments would have no choice but to do that. Then you would have a situation which was, maybe, identical. In fact, you may have a trucking situation then where the costs would be higher than by rail.

Mr. Kroeger: Mr. Chairman, the bottom line, as I understood Mr. Benjamin's question is what it is going to cost the producer. I think the base of assessment is at least comparable in the sense that, yes, there is to be a contribution to the railways' constant costs, and a return on the railways' investments and, presumably, truckers also have to cover more than their variable costs and get something that might be called a contribution to constant costs and return on investment. So in that sense it seems to me the figures of 57¢, 16¢, and a residual difference of 41¢ are comparable.

It is quite true, as Mr. Benjamin and I discussed last week, if you want to, you can add in then taxation. Government's do not have money; they merely redistribute it. So if there is an expenditure on roads, that comes from taxpayers. And in that sense, yes, one would have to say that the cost of trucking somehow understated the real cost; that one should take account of the cost of building the roads. However, farmers pay federal income taxes, too, and to the extent that railway costs escalate off a high base without efficiency gains, and have to be covered by government subsidies, you have to add that into the equation as well. That is because farmers, along with other Canadians, will be contributing the tax revenues to support the subsidy system that is proposed in Bill C-155.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman.

The Chairman: Take a break, Mr. Benjamin. I am going to go to Mr. Towers for a few minutes.

Mr. Benjamin: All right.

The Chairman: Mr. Towers.

Mr. Towers: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Kroeger, just recently I made two trips to Montana, just to see what was happening down there as compared to our own Province of Alberta. I found that the grain producer was taking exchange into consideration; he was getting approximately 80¢ a bushel more than the farmer in Alberta, and that grain was going through the system and being loaded on trucks which were travelling between 400 and 500 miles into California into the feedlots.

So my question to you is—and you mentioned this, but I am not sure whether it was compared to the Snively report or not—but does your department have any figures that would be relative to what is happening in the United States as compared to Canada?

Mr. Kroeger: Mr. Chairman, some months ago we asked Mr. Snively to do a rather quick and general examination of grain transportation costs in Canada by rail, as compared with grain transportation costs by rail in the United States.

[Traduction]

recours que de faire quelque chose comme ça. Et on se retrouverait avec une situation semblable. En fait, il pourrait en coûter plus cher pour faire expédier les céréales par camion que par train.

M. Kroeger: Monsieur le président, je crois que dans le fond, M. Benjamin veut savoir ce que ça va coûter aux producteurs. Sa comparaison est bien fondée dans ce sens que oui, il faudra contribuer aux frais fixes des compagnies ferroviaires, et que celles-ci doivent récupérer leurs investissements, comme les camionneurs doivent assumer plus que leur part des frais variables et s'attendre en retour de se faire aider à assumer les frais fixes et de récupérer leurs investissements. Dans cette optique, il me semble que les chiffres mentionnés, 57c., 16c. et la différence de 41c., sont comparables.

Il est vrai, comme nous disions, M. Benjamin et moi la semaine dernière, que si vous voulez, vous pouvez alors ajouter les taxes. Les gouvernements n'ont pas d'argent, ils ne font que redistribuer l'argent des contribuables. S'il faut dépenser de l'argent sur les routes, c'est l'argent des contribuables. On peut dire dans ce cas-là que le coût du camionnage ne fait pas état du coût véritable, qu'il faudrait tenir compte du coût de construction de routes. Cependant, les cultivateurs paient des impôts au fédéral, eux aussi, et si on pense que les compagnies ferroviaires coûtent cher à faire fonctionner sans être efficaces, et qu'elles reçoivent des subventions du gouvernement, il faudrait ajouter ces chiffres à nos calculs. Parce que les cultivateurs paieront des impôts comme les autres Canadiens pour maintenir le système de subventions proposé dans le projet de loi C-155.

M. Benjamin: Monsieur le président.

Le président: Arrêtez-vous quelques instants, monsieur Benjamin. Nous allons écouter M. Towers.

M. Benjamin: Bon, ça va.

Le président: Monsieur Towers.

M. Towers: Merci, monsieur le président. Je m'adresse particulièrement à M. Kroeger. J'ai fait, tout dernièrement, deux voyages au Montana, pour comparer ce qui se passait là avec notre façon de faire en Alberta. J'ai découvert que les producteurs de céréales là-bas envisagent les échanges, qu'ils reçoivent environ 80c. de plus le boisseau que les cultivateurs de l'Alberta, et que le grain se fait charger sur des camions qui se rendent 400 ou 500 milles plus loin en Californie, dans les parcs d'engraissement.

Voici ma question: elle a déjà été soulevée, mais je ne suis pas certain si on avait mentionné alors le rapport Snively—votre ministère a-t-il des chiffres comparant les situations canadiennes et américaines?

M. Kroeger: Monsieur le président, il y a quelques mois, nous avons demandé à M. Snively de faire une étude comparative générale des coûts du transport des céréales par voie ferrée au Canada et aux États-Unis.

[Text]

[Translation]

• 1650

It was that study that yielded the rough calculation that it costs 40% to 60% more to transport grain by rail in Canada than it does in the United States. Presumably the difference might account for what Mr. Towers found on his visit to Montana. We would be glad to supply Mr. Towers with a copy of Mr. Snavelly's examination if he would like to see it.

Mr. Towers: It is very interesting because it is a very, very significant difference and we have to establish just where their efficiency is developed.

In your study is there any difference on the ratio of efficiency within the rail system by the amount of payment that would go to the railroads? We have had a lot of figures thrown at us as to how the payments should go. First of all it started at 80-20; then we got 50-50; then we got 80-20 the other way. A lot of people still feel that 20% at least should go to the producer, and I am just wondering if any ratio of efficiency is associated with the division of payout.

Mr. Kroeger: I think it would be too judgmental to make a forecast that if you had $x\%$ going to the producer you would get a 30% gain in efficiency and if you had $y\%$ going to the producer you might get a 10% gain in efficiency. That is fairly judgmental. It involves a lot of forecasts and a lot of assumptions about future decisions by government and regulatory agencies.

So I think it would be extremely difficult to run that kind of calculation; but overall, just assessing the alternate methods of payment, as we were asked to do by the committee yesterday, we found it difficult to avoid the conclusion that there would be greater gains of efficiency in the system if you had some portion of the payment going to the producers.

Mr. Towers: Do you have an answer, Mr. Kroeger, as to why that is? I personally think it is competition, because we have seen what happens with competition. For instance, take the movement of livestock out of western Canada at present: the CPR saw fit to drop the cost of moving that livestock by 38%. I love that. That is the way the system works best, because it is not done by regulation; it is done by strictly competitive means.

My concern would be that perhaps the CPR might see fit, if there is a loss there—I do not know whether there is, but supposing there was because they had the figure higher than the 38% they have dropped it down for three months. It would seem to me that within the accounting methods and procedure of CPR it could very well be that that 38% could be buried in other aspects of the operation. Would this be a fair comment?

Mr. Kroeger: The 38% reduction that CP offered on cattle might be transferred to other shippers, they would make it back off others . . . is that the question?

Mr. Towers: Well, yes. How do you actually define actually the total cost of operating a railroad? I have often heard it said . . . In fact, a former Minister of Transport, I think, or our

C'est cette étude qui a permis de calculer qu'il en coûtait d'environ 40 à 60 p. 100 plus cher pour transporter des céréales au Canada qu'aux États-Unis. Je présume que l'étude tenait compte des faits que M. Towers a pu constater au cours de sa visite au Montana. Nous serions heureux de lui remettre un exemplaire du rapport de M. Snavelly, s'il veut le voir.

M. Towers: C'est très intéressant parce que c'est un écart très significatif et il faudrait déterminer sur quoi repose l'efficacité de leur système.

Dans l'étude que vous mentionnez, y a-t-il un rapport entre le taux d'efficacité du système ferroviaire et le montant versé aux compagnies ferroviaires? Nous avons entendu bien des suggestions concernant la répartition des paiements. On a commencé avec un rapport de 80 à 20, on a proposé ensuite moitié-moitié, puis on est revenu au rapport inverse, 20 à 80. Bien des gens estiment toujours qu'au moins 20 p. 100 devraient aller au producteur, et je me demande seulement si le rapport d'efficacité est lié à la répartition des paiements.

M. Kroeger: Je crois qu'il serait prématuré de prévoir que si x p. 100 vont au producteur, il y aura un regain d'efficacité de 30 p. 100, et que si vous accordez plutôt x p. 100 au producteur, l'efficacité sera meilleure de 10 p. 100. Nous ne disposons pas des données nécessaires pour faire de telles prévisions. Il faudrait connaître les décisions que prendront les sociétés d'État et le gouvernement à l'avenir.

Pour cette raison, je crois qu'il serait extrêmement difficile de faire de tels calculs. Mais dans l'ensemble, rien qu'en évaluant les différents modes de paiement, comme nous l'avons fait hier à la demande du Comité, nous avons dû conclure que les plus grandes améliorations, point de vue efficacité, ne pourraient avoir lieu que si une partie des paiements allait aux producteurs.

M. Towers: Pouvez-vous me dire, monsieur Kroeger, pourquoi c'est le cas? Je crois personnellement que c'est une question de concurrence. Nous avons vu ce qui se produit en présence de concurrence. Prenons comme exemple le transport du bétail hors de l'Ouest canadien: le CP a décidé de réduire le coût du transport du bétail de 38 p. 100. J'aime les initiatives de ce genre. C'est de cette façon que le système fonctionne le mieux, pas quand il est réglementé, mais quand il ne répond qu'à des facteurs de concurrence.

Je me demande si le CP jugerait bon, s'il y avait perte, je ne saurais la trouver, mais disons qu'il y en avait une parce qu'ils avaient mal prévu les répercussions du rabais de 38 p. 100 pour trois mois. Il me semble que le CP pourrait fort bien absorber ce 38 p. 100 dans un autre secteur d'activités. Est-ce là une observation juste?

M. Kroeger: Le rabais de 38 p. 100 sur le bétail pourrait être reporté sur d'autres expéditeurs, qui à leur tour demanderaient plus à leurs clients, c'est ça la question?

M. Towers: Bien, oui. Comment définit-on au juste le coût total d'exploitation d'une voie ferrée? J'ai déjà entendu dire . . . En fait, un ancien ministre des Transports, je crois, ou

[Texte]

critic, Jack Horner—now he has something to do with CN, they tell me—always said that the year the railroads moved the most grain was the year they made the most money. When they move potash, when they move coal, when they move grain, when they move other freight, they move cattle and other things, it must be extremely difficult to have a breakdown of the actual cost of moving a product. It would seem to me that in any case where you have a protected market or a monopoly on it this would be where they would bear the heaviest portion of the load, just as I was saying with regard to what is happening with the beef cattle movement.

Mr. Kroeger: The evidence certainly suggests that since the deregulation of railway freight rates in Canada, aside from grain freight rates, in 1967 there were very substantial gains in railway efficiency by both CN and CP.

• 1655

I was reading in the transcripts of this committee when it met in Edmonton that coal was a commodity that used to have to be subsidized rather heavily on the railways, and the turnaround time on a coal car was 28 days. The subsidy was removed, the railways were deregulated and on the one hand the turnaround time on a coal car has been reduced to five days, but at the same time, in relation to efficiency gains, the coal association has told me that CN and CP offer the lowest rate per tonne kilometre for moving coal of any railway in the world. So that is rather striking evidence of what competition can accomplish overall in efficiency gains.

When one comes to the question of railway costing, I think it is possible to compute fairly accurately what the so-called variable costs of moving a commodity are: to go from Biggar, Saskatchewan, to Vancouver you burn so much fuel, so many hours of crew time, that sort of thing. All the consultants who have appeared before this committee have said that there is then a need for an exercise of judgment about what the railways need to get above and beyond their variable costs as a so-called contribution to constant costs.

The size of the contribution to constant costs in respect of virtually all commodities is determined by the marketplace, and this is where the question of competition comes in. The more severe the competition between the two railways, the more that contribution is likely to be squeezed. Even in cases where railways have something approaching a monopoly, there is still a measure of competition between them—I am talking about coal movement, for example—and sometimes the competition to the railways is not even in Canada, it is in Australia; because unless Canadian railways can quote a competitive rate for moving coal 1,000 kilometres to tide water, the Australian railways that have to only move it 100 kilometres will have the advantage and Australia will get the market and the Canadian railways will not have any coal to move. It follows that this is a form of competition which Canadian railways are going to have to meet if they want to have any kind of business, and generally they have shown that

[Traduction]

le critique Jack Horner, on me dit qu'il a quelque chose à voir avec le CN, disait toujours que les années les plus prospères pour les compagnies ferroviaires, c'était les années où on avait transporté le plus de céréales. Quand elles transportent de la potasse, ou du charbon, quand elles transportent du charbon, des céréales ou d'autres produits, quand elles transportent du bétail et d'autres choses, ça doit être extrêmement difficile de faire de détail du coût véritable de transport d'un produit. Il me semble de plus que quand elles ont le monopole ou que le marché leur est réservé, elles devraient alors assumer une plus grande partie des frais, comme on a pu voir avec le rabais pour le transport du bétail.

M. Kroeger: Il semble en effet que depuis la déréglementation en 1977 des tarifs de transport ferroviaire au Canada, à l'exception des tarifs de transport des céréales, le CN et le CP ont tous les deux fait des progrès sur le plan de l'efficacité.

J'ai appris dans les délibérations du présent Comité quand il a siégé à Edmonton que le charbon a déjà fait l'objet d'un grand nombre de subventions aux chemins de fer, et que le temps aller-retour d'un wagon de charbon était de 28 jours. On a aboli les subventions, et le temps aller-retour a été réduit à cinq jours et, en parlant d'efficacité, l'association du charbon me dit que le CN et le CP offrent les meilleurs tarifs au monde par tonne-kilomètre de charbon. C'est là un exemple frappant des conséquences de la concurrence sur l'efficacité.

Quand on parle de faire la ventilation des coûts d'un chemin de fer, je crois qu'il est possible de calculer avec assez de précision les prétendus coûts variables du transport d'un produit: pour aller de Biggar, en Saskatchewan, à Vancouver, il faut compter tant de carburant, tant d'heures de main-d'œuvre, et des choses comme cela. Par ailleurs, tous les experts-conseils qui se sont présentés devant nous ont dit qu'il fallait du jugement pour calculer la part des compagnies ferroviaires quand il n'est plus question de coûts variables, mais de frais fixes.

En pratique, l'importance de la contribution aux frais fixes est fonction du marché dans le cas des biens, et c'est ici que joue le facteur concurrence. Plus il y a de concurrence entre deux compagnies ferroviaires, plus les revenus sont restreints. Même quand les compagnies ferroviaires jouissent d'un quasi-monopole, il y a toujours un élément de concurrence. Je pensais au charbon, où la concurrence vient de l'Australie... les compagnies ferroviaires canadiennes n'auront plus à transporter du charbon. C'est donc une sorte de concurrence dont les compagnies ferroviaires canadiennes devront tenir compte si elles veulent rester en affaires, et elles ont prouvé qu'elles préfèrent en général relever ce genre de défi, même si cela représente pour eux des revenus moins élevés.

[Text]

they prefer to meet that kind of competition even at a lower rate of return.

I do not know if I have answered all the facets of Mr. Towers' question, but it is a rather broad subject.

The Chairman: I think you have done fairly well in covering the territory. I am now going to ask Mr. Towers to take a little break and I am going to go to Mr. Mazankowski.

Mr. Towers: Thank you very much, sir. You are very gallant.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, Mr. Kroeger, this may not be a fair question. If you would rather not answer it . . .

The Chairman: If it is not, I will rule it out of order.

Mr. Mazankowski: I do not think you will have that chance, Mr. Chairman.

If there were a consensus of support for some kind of producer option or freedom of choice wherein an individual producer could make the determination as to whether or not it was in his best interest in the operation of his farm holding to opt for a payment to the railway or a producer-payment option wherein he could have some choices as to the disposition of his grain, bearing in mind that as a grain producer he should be entitled to his fair share of the Crow benefit, which one of the proposals would you recommend to your minister?

• 1700

Mr. Kroeger: Mr. Chairman, I do not think I have the formal competence to read a consensus. I think the elected people in this room . . .

Mr. Mazankowski: No, I said assuming that there were a consensus for a freedom-of-choice option or a producer-payment option, which one would you be most likely to recommend?

The Chairman: If you had a choice of being hanged or put in front of a firing squad, which would you choose?

Mr. Kroeger: Let me begin by saying that as a matter of principle, advice to ministers is always confidential. That being said, if I can recall a bit of recent history, the government in its February 1 policy statement identified certain clear advantages in the method of payment for which it had opted in that policy statement. It was found, however, that in terms of public acceptability that method of payment could not be proceeded with. Mr. Mazankowski, of course, is aware of the decision the government then announced on May 4 on the basis of the public representations that had been made to it.

Mr. Mazankowski: So that one is out of the picture. You have to . . .

The Chairman: I think that is a question you should put to the minister, Mr. Mazankowski.

[Translation]

Je ne sais pas si j'ai répondu en tous points à la question de monsieur Towers, c'est un sujet plutôt vaste.

Le président: Je crois que vous avez couvert le domaine assez bien. Je demande maintenant à M. Towers de faire relâche tandis que nous passons à M. Mazankowski.

M. Towers: Merci beaucoup, monsieur le président. Vous êtes trop aimable.

M. Mazankowski: Monsieur le président, monsieur Kroeger, la question que je vais vous poser n'est peut-être pas très juste. Si vous préférez ne pas y répondre . . .

Le président: Si elle est irrecevable, je vous le laisserai savoir.

M. Mazankowski: Je ne crois pas que vous en ayez l'occasion, monsieur le président.

Si on était d'accord que les producteurs devraient pouvoir choisir s'il est dans leurs meilleurs intérêts de subventionner les compagnies ferroviaires ou de se défaire d'une autre façon de leurs céréales, et à la lumière du fait qu'en tant que producteurs de céréales, ils devraient avoir droit à leur part des bénéfices du Pas-de-Corbeau, laquelle de ces deux propositions recommanderiez-vous au ministre?

M. Kroeger: Monsieur le président, je ne crois pas avoir la compétence nécessaire pour interpréter un consensus. Je crois que les représentants élus qui se trouvent parmi nous aujourd'hui . . .

M. Mazankowski: Non, j'ai dit qu'en admettant qu'il y avait un consensus pour une option de choix libre ou de paiements aux producteurs, quelle option seriez-vous le plus porté à recommander?

Le président: Si vous aviez le choix de vous faire pendre ou d'être fusillé à l'aube, lequel choisiriez-vous?

M. Kroeger: Laissez-moi dire d'abord que par principe, les conseils donnés aux ministres sont toujours confidentiels. Cela dit, si je me rappelle bien un épisode récent, le gouvernement a exposé dans son énoncé de principe du premier février certains avantages évidents de la méthode qu'il avait proposée dans ce document-là. Nous avons découvert, toutefois, que le public n'accepterait pas un tel mode de paiement. M. Mazankowski est au courant, sans doute, de la décision du gouvernement, annoncée le 4 mai, dans laquelle on tenait compte des pressions faites par le public.

M. Mazankowski: Donc, cette méthode est inacceptable. Vous devez . . .

Le président: Je crois que c'est une question que vous devriez poser au ministre, monsieur Mazankowski.

[Texte]

Mr. Mazankowski: With respect, Mr. Chairman, we are asking for a briefing from the officials on the feasibility . . .

The Chairman: I will leave it to Mr. Kroeger. He has been around long enough to make up his own mind.

Mr. Mazankowski: I think he is aware that that particular kind of proposal really did not provide freedom of choice, that option was not available, so that is sort of out of the question. Of the others, which one would he lean to? Would it be the Manitoba Farm Bureau proposal or the Double-80 proposal as being most acceptable in terms of achieving the criteria that you have set out—or the UGG's?

Mr. Kroeger: I do not know that I could add very much, Mr. Chairman, to the sort of assessment that has been given to the committee, which is to say that in terms of the removal of distortions the Manitoba Farm Bureau proposal is the most effective.

In terms of directing the future Crow benefit to those who are the direct beneficiaries of the existing system, and assuming the addition of an agricultural adjustment fund, the Manitoba Farm Bureau proposal is second only to a system of payments to the railways, which obviously captures most closely the arrangement that exists now.

In terms of being conducive to efficiency gains in the system, again our analysis shows that the Manitoba Farm Bureau proposal comes in first and payments to the railways come in last.

In terms of the impact on the public treasury, the Manitoba Farm Bureau proposal is more expensive than either the system of payment of the railways or the United Grain Growers system—although I do not think that can be right, because theirs also had a changed cost-sharing formula in it. But leaving that cost-sharing formula out of it and limiting it simply to method of payment, the approach that is least costly to the government is payment to the railways. In second place is UGG's, the Manitoba Farm Bureau proposal comes third, and the Alberta proposal comes fourth.

In terms of administrative feasibility, the Manitoba Farm Bureau proposal is fairly complex within the sort of general range we indicated to Mr. Mayer earlier. It is more complex than either payment to the railways or the UGG formula, but I think the gap is not that great as between UGG, the Manitoba Farm Bureau and Alberta's Double-80.

Mr. Mazankowski: Mr. Kroeger, would you not agree, though, that in terms of expenditure that may very well be the point, but under the railway option there is clearly discrimination against some grain producers?

[Traduction]

M. Mazankowski: Si vous permettez, monsieur le président, nous aimerions savoir si les représentants estiment qu'il serait possible . . .

Le président: Je laisse décider M. Kroeger. Il est assez vieux pour savoir ce qu'il a à faire.

M. Mazankowski: Je crois qu'il est conscient qu'une telle proposition ne lui laissait pas vraiment de choix, qu'il n'avait pas vraiment d'option, et qu'il n'en est donc pas question. Parmi les autres, laquelle pourrait-il choisir? Serait-ce la proposition du *Manitoba Farm Bureau*, la proposition du Double-80 ou celle des UGG? Laquelle nous permettrait le mieux de répondre aux critères que vous avez exposés?

M. Kroeger: Je ne sais, monsieur le président, si je pourrais en dire bien plus long sur les études remises au comité, sauf qu'en termes de réduction de la distorsion, la proposition du *Manitoba Farm Bureau* est la plus efficace.

Quant à la redistribution des bénéfices du Pas de Corbeau à ceux qui bénéficient actuellement de façon directe du système, et en tenant compte d'un fonds de rajustement agricole, la proposition du *Manitoba Farm Bureau* est presque aussi bonne que celle voulant que l'on subventionne les compagnies ferroviaires, qui ressemble le plus à l'arrangement en vigueur.

Pour ce qui est de favoriser l'efficacité du système, notre analyse démontre que la proposition du *Manitoba Farm Bureau* serait la meilleure option, et les subventions aux compagnies ferroviaires, la pire.

En termes de répercussions sur les deniers publics, la proposition du *Manitoba Farm Bureau* est plus dispendieuse que le système de subventions aux chemins de fer ou la proposition des *United Grain Growers*—bien que je ne crois pas que cela puisse être vrai, puisqu'on prévoyait dans cette dernière proposition différentes formules de partage des coûts. Mais sans compter la formule de partage des coûts et en nous limitant simplement au mode de paiement, la méthode la moins coûteuse pour le gouvernement consisterait à subventionner les compagnies ferroviaires. Viendrait ensuite la proposition des *United Grain Growers*, puis celle du *Manitoba Farm Bureau* et en dernier lieu, la proposition venant de l'Alberta.

Du point de vue administration, la proposition du *Manitoba Farm Bureau* est de façon générale plutôt complexe, comme nous l'avions indiqué plus tôt à M. Mayer. C'est une méthode plus complexe que celle des subventions ou des UGG et du *Manitoba Farm Bureau* et celle du Double-80 soumise par l'Alberta.

M. Mazankowski: N'êtes-vous pas d'accord, cependant, monsieur Kroeger, qu'en termes de dépenses, que c'est peut-être ça l'idée, et qu'avec la méthode des subventions aux compagnies ferroviaires, il existe clairement de la discrimination à l'égard de certains producteurs de céréales?

[Text]

[Translation]

• 1705

Mr. Kroeger: Mr. Mazankowski is referring to producers of feed grain, the consumer . . .

Mr. Mazankowski: I am talking about grain—producers of grain.

Mr. Kroeger: Yes; people who produce feed grain or export grain?

Mr. Mazankowski: Just grain. Grain. period. Because there are people who produce grain, both for export or for feed, and some who feed it themselves. So those bona fide grain producers do not get any portion of the Crow benefit, if they happen to feed it all on their farms. I would like that . . .

Mr. Kroeger: This has been a long recognized disadvantage of the system of payments to the railways.

Mr. Mazankowski: And so, in spite of some attempts by some who contend that the pay-to-railway option is the only way, in effect it really discriminates against some grain producers. And it discriminates against grain producers like those who are served by the BCR.

Mr. Kroeger: Arguably. I am not really disputing Mr. Mazankowski's point, but an observation on it would be that, to the extent that someone was growing feed grain, feeding it and consuming it entirely with his own livestock herds, he was not at present benefiting from the Crow rate. And in that sense . . .

Mr. Mazankowski: Yes, but he is still moving grain out of the Canadian Wheat Board producing area. And if he is moving livestock or hogs, he is moving processed grain. Right?

Mr. Kroeger: I think that is right.

Mr. Mazankowski: Okay. Mr. Chairman, Mr. Kroeger, you have been involved in this process for quite some time. Why in your view—and you may have an opinion or you may not—but if you have, it would be interesting to hear your version on this: Why does an organization like the three prairie pools, which is a co-operative, take such a different position from that of the United Grain Growers—also a co-operative . . . operating in basically the same Canadian Wheat Board area? The combined pool organization with 135,000 members; the membership in the United Grain Growers is some 97,000—both being pretty potent forces in the western agricultural community; yet they both take a very very pronounced divergent point of view on the issue of how the Crow benefit should be distributed. Have you any observations?

Mr. Kroeger: I have been puzzled by the same phenomenon at various times over the past three years. I do not know that I have an answer which would be particularly helpful to the committee. I think it has quite a bit to do with the particular history of the UGG and, perhaps, the general orientation of

M. Kroeger: Monsieur Mazankowski fait allusion aux producteurs de céréales fourragères, le consommateur . . .

M. Mazankowski: Je parle de céréales, de producteurs de céréales.

M. Kroeger: Oui, ceux qui produisent des céréales fourragères ou des céréales d'exportation?

M. Mazankowski: Rien que des céréales. Des céréales, point. Parce qu'il y a des gens qui produisent à la fois des céréales fourragères et des céréales d'exportation, et il y en a qui s'en servent pour engraisser leurs propres animaux. Ces gens, qui sont bel et bien des producteurs de céréales, n'obtiennent aucun bénéfice du Pas du Nid-de-Corbeau, s'ils écoulent leurs céréales sur leur propre ferme.

M. Kroeger: Vous soulevez là un point qui a depuis longtemps été reconnu comme des désavantages du système de subventions aux chemins de fer.

M. Mazankowski: Ainsi, bien qu'il y en a qui disent que cette méthode des subventions aux compagnies ferroviaires est la seule façon de s'en sortir, elle porte préjudice contre certains producteurs de céréales. Et elle porte préjudice contre des producteurs de céréales comme ceux qui sont desservis par le BCR.

M. Kroeger: Ça reste à discuter. Je ne veux pas vraiment nier les affirmations de M. Mazankowski, je veux simplement dire que dans la mesure où un fermier cultive des céréales fourragères et qu'il les donne par la suite à ses animaux, il ne bénéficie pas à l'heure actuelle du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau. Et dans ce sens-là . . .

M. Mazankowski: Oui, mais il transporte quand même des céréales à l'extérieur d'une région désignée par l'Office canadien du blé comme région productrice de céréales. Et s'il doit expédier du bétail, il expédie des céréales transformées en chair. Êtes-vous d'accord?

M. Kroeger: Je crois que oui.

M. Mazankowski: Bon d'accord. Monsieur le président, monsieur Kroeger, vous vous penchez depuis longtemps sur cette question. À votre avis, si vous avez un avis sur le sujet, pourquoi un organisme comme la coopérative des trois centrales des Prairies prend-elle une position si différente de celle des *United Grain Growers*, qui est aussi une coopérative de la même région désignée par l'Office canadien du blé? Les centrales comptent en tout 135,000 membres, les *United Grain Growers* en comptent 97,000, ce qui fait que ce sont tous les deux des organismes assez puissants dans la communauté agricole de l'Ouest. Pourtant, ces deux coopératives ont des points de vue très différents sur la façon dont il faudrait répartir les bénéfices du Pas du Nid-de-Corbeau. Quelles sont vos observations à ce sujet?

M. Kroeger: Je me suis posé cette question plusieurs fois au cours des années. Je n'ai pas trouvé de réponse qui pourrait être utile au Comité. Je crois que cela a beaucoup à voir avec l'histoire des UGG en particulier et peut-être, l'orientation

[Texte]

producers who tend to affiliate themselves with the UGG as compared with the pools.

Mr. Mazankowski: Is there anything different about their ancillary operations that you see which could have an effect on that?

Mr. Kroeger: I do not think I know the three companies in question intimately enough to be able to answer that, Mr. Chairman. I am not sure.

Mr. Mazankowski: Have you ever asked . . . tried to elicit from them why they see things so differently? I mean, they are all producers; they represent producers basically trying to do the same thing. And I think as to what this committee is interested in, from our standpoint the bottom line has to be Mr. Kroeger, to deal with this legislation so that it ends up serving the best interests of the producers. I guess, to some extent we as members are caught in a dilemma, because we have these divergent points of view from two very major organizations.

The Chairman: I think every member of the committee would say Amen to that.

Mr. Mazankowski: Mr. Kroeger, some seem to be more interested in protecting the institution rather than those whom they are there to serve—namely the producer. The members of this side of the table, at least, and I hope everyone else shares in it, are committed to developing a grain transportation system, and a grain transportation policy which will serve the broadest and best interests of all producers. And I say to you, sir, that any light you can shed in terms of trying to get to the bottom, or identifying the root causes, of this divergence would, I think, be most helpful.

• 1710

Mr. Kroeger: I would very much like to help the committee with its dilemma. I guess I am as baffled as members of the committee have been by the divergent views. I doubt that I could add very much to the sort of thing that Mr. Mazankowski, who is still a resident of western Canada and much closer to the scene, would have been able to glean just from his personal experience.

Mr. Mazankowski: I call that buck-passing.

The Chairman: Well, with \$656.4 million to pass, there is going to be a lot of buck-passing.

Mr. Mayer had another question.

Mr. Mayer: I have a brief question, Mr. Chairman. It has to do with the ag-adjustment fund. I was interested in your response to Mr. Mazankowski about the expense to the public treasury of the three proposals. Could you comment on which of the three proposals that you looked at in your paper, and I do not see any reference to my question in your paper, makes the best or most efficient use of the \$204 million ag-adjustment? I ask it in the context of which of the three proposals would spread the ag-adjustment fund over the longest period of time, if you understand what I am saying.

[Traduction]

générale des producteurs qui s'associent aux UGG plutôt qu'aux centrales.

M. Mazankowski: Voyez-vous une différence dans les activités auxiliaires de ces organismes qui pourrait avoir un tel effet?

M. Kroeger: Je ne crois pas connaître assez bien les trois centrales en question pour pouvoir répondre, monsieur le président. Je ne suis pas certain.

M. Mazankowski: Vous êtes-vous déjà informé? Avez-vous demandé aux producteurs pourquoi ils voient les choses d'un oeil si différent? En fait, ce sont tous des producteurs; ils représentent des producteurs qui ont sûrement des aspirations semblables. Et je crois que c'est ce que nous voulons savoir, en fin de compte, monsieur Kroeger, afin que nous puissions faire de ce projet une loi qui soit dans les meilleurs intérêts des producteurs. En tant que membres de ce Comité, nous sommes pris dans un dilemme, à cause de ces deux points de vue si différents.

Le président: Je pense qu'il n'y a pas un membre du Comité qui ne soit d'accord avec vous sur ce point.

M. Mazankowski: Monsieur Kroeger, certains semblent plus intéressés à protéger l'institution qu'à protéger les producteurs. Les membres assis de ce côté de la table, du moins, et tous les autres, j'espère, ont à coeur de mettre sur pied un système de transport des céréales et une politique de transport des céréales, qui répondent le plus possible aux besoins de tous les producteurs. Et je tiens à préciser, monsieur, qu'il serait fort utile d'éclaircir la question de cette divergence d'opinions, c'est-à-dire de déterminer son origine.

M. Kroeger: J'aimerais bien venir en aide au Comité sur cette question. La divergence d'opinions me laisse moi aussi très perplexe. Je ne crois pas pouvoir renchérir sur les propos de M. Mazankowski qui habite toujours l'ouest canadien et qui, fort de son expérience personnelle a pu glaner quelques renseignements.

M. Mazankowski: Voilà qui s'appelle rejeter la responsabilité sur les autres.

Le président: Ce genre de chose est frot commun, surtout quand il s'agit de \$656.4 millions de dollars.

M. Mayer a une autre question à poser.

M. Mayer: Je serai bref, monsieur le président. Il s'agit du fonds de rajustement agricole. Votre réponse à M. Mazankowski relativement au coût imputé à la trésorerie de l'état par les trois propositions m'a fort intéressé. Pourriez-vous préciser laquelle des trois propositions utilise à meilleur escient le fonds de rajustement agricole de \$204 millions. Vous avez, dans votre document, étudié les trois propositions, bien que ma question n'y figure pas. Je veux savoir en vertu de laquelle des trois propositions les fonds seraient utilisés pendant la plus longue période de temps.

[Text]

Mr. Kroeger: I think I would like to ask Mr. Migie to comment on that, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Migie.

Mr. Migie: The agricultural adjustment fund under the Double-80 or the Manitoba Farm Bureau would continue on, it would not end. And that is why in that proposal it is more expensive over the long term than the 50-50 proposal, or the Gilson which had an end point to the agricultural adjustment payment.

But in terms of for a given amount of money that is being spent, I think that under the Manitoba Farm Bureau proposal they are using those funds to address the dilution problem in a very effective manner, such that I think someone could say that for any given cost level to the railways the dilution problem is addressed very effectively under the Manitoba Farm Bureau proposal. I am just not certain under the Double-80 if it addresses it quite as effectively.

Mr. Mayer: That is my understanding, Mr. Chairman, because the Manitoba Farm Bureau proposal is targeted more specifically; that the amount . . . I am not even so sure I like this word "dilution" that crept into the proceedings and has become kind of part of our jargon. I am not so sure that I really like the word "dilution"; but to use it nevertheless, the Farm Bureau proposal addresses that dilution problem in a more specific or targeted way, and, as such, it would cost the federal treasury less, over time, than the Double 80 from Alberta. Is that a fair comment?

Mr. Migie: Or the other way to put it: for the same amount of money, they are going to address that problem more effectively than with the Double 80.

Mr. Mayer: Yes, that is what I would expect. I guess my concern was that in your answer to Mr. Mazankowski the Farm Bureau proposal was the most expensive. That was not my understanding in terms of comparing it with the Double-80. I see the point you make that it would be more expensive than the 50-50 from UGG, in the sense that the ag-adjustment fund would end over time.

I guess the other comment is that there are some less than enamoured people in the west with the Western Grain Stabilization Fund, and there may be a way of finding money there that you could continue to use a little more effectively. And if that were the case, then it would not in fact cost the federal treasury continued amounts of dollars over a continuing period of time?

That answers my question, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you.

Now, what is the committee's pleasure with regard to an adjournment time?

Some hon. Members: 5.30 p.m.

The Chairman: All right, 5.30 p.m.

[Translation]

M. Kroeger: J'aimerais demander, monsieur le président, à M. Migie de répondre à cette question.

Le président: Monsieur Migie.

M. Migie: Le fonds de rajustement agricole, selon le Double-80 ou l'Office agricole du Manitoba, serait toujours en vigueur. Voilà pourquoi, à long terme, il se révèle plus coûteux en vertu de cette proposition que de la proposition 50-50 ou de la proposition Gilson, qui précisait une date d'expiration en ce qui concerne les versements à effectuer pour le rajustement agricole.

Si l'on ne tient compte que des débours, par contre, je crois que la proposition de l'Office agricole du Manitoba sert à attribuer les fonds d'une façon juste en vue de surmonter la difficulté que présente la dilution. En effet, peu importe le coût imputé aux chemins de fer, personne ne peut nier que la proposition est très efficace. Je doute par contre que la proposition Double-80 se tire aussi bien d'affaire.

M. Mayer: C'est précisément ce que j'ai pu comprendre, monsieur le président. En effet, la proposition de l'Office agricole du Manitoba est beaucoup plus précise que la somme . . . Le terme «dilution» ne me plaît pas vraiment, bien qu'il soit utilisé lors des délibérations et qu'il fasse maintenant partie de notre vocabulaire. Je répète, le terme «dilution» ne me plaît pas, mais je vais tout de même l'utiliser. La proposition de l'Office agricole du Manitoba vise à résoudre de façon beaucoup plus précise le problème de la dilution, ce qui réduit les coûts imputés à la trésorerie de l'état à long terme, par rapport à la proposition Double-80 de l'Alberta. Cela fait-il taire vos doutes?

M. Migie: On peut l'expliquer autrement. En ayant recours à la même somme d'argent, cette proposition sera plus efficace que la proposition Double 80.

M. Mayer: C'est ce à quoi je m'attendais. Je me préoccupais du fait que la proposition de l'Office agricole du Manitoba me semblait la plus coûteuse selon la réponse que vous avez donnée à M. Mazankowski. Je n'avais pas vu les choses de cet oeil en comparant la proposition avec celle du Double 80. Je vois maintenant qu'elle serait plus coûteuse que la proposition 50-50 de l'UGG, puisque le fonds de rajustement agricole prendrait fin à un moment donné.

Je tiens également à préciser que bon nombre d'habitants de l'Ouest canadien n'apprécient guère le fonds de stabilisation concernant le grain de l'Ouest, l'Ouest et l'on pourrait y découvrir des fonds que l'on pourrait utiliser de façon efficace. Si tel était le cas, la trésorerie de l'état ne serait pas contrainte de déboursier sans cesse des sommes d'argent pendant une période illimitée.

Voilà qui répond à ma question, monsieur le président.

Le président: Merci.

Et maintenant, à quelle heure le Comité aimerait-il lever la séance?

Des voix: À 17h30.

Le président: C'est très bien.

[Texte]

Mr. Benjamin, you are back on.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, briefly on one thing that Mr. Kroeger was talking about when he was talking about coal, and they went around and around on this in Edmonton with the coal association and we were into the old apples and oranges thing. You cannot have unit trains of grain; you can have solid trains of grain.

• 1715

Because of the demands of the export market, the coal industry has been able to get their coal down to some very few grades, two or three grades for coking coal and generally for steel production. That is the way they operate the coal mines. You can send a coal train as a unit train, unload it while it is moving. There is just no way that you can compare that in terms of turnaround time or relative efficiency with grain. Even if you were to load a solid train of grain of the same kind, it would be a rare occasion on which you could ship a solid train of grain out of one or a handful of shipping points of the same grade. Even if you could, I would be surprised if that would be more than one solid train in 100. In other words, the majority of the grain moves in the solid train of a variety of kinds of grain—not always, but most of the time—and in each kind of grain a variety of grades, which means they have to be switched, unloaded separately, stored separately, and there is nothing you can do about that because of the nature of the demands of our customers.

I just wish we would quit comparing these kinds of things because they are not comparable in terms of the operations of railways or the operations of the grain producers and grain companies. They are not comparable.

Under the Double-80 proposal, I take from your analysis, Mr. Kroeger, that that assumes the \$651 million plus the agricultural adjustment of \$204 million. Am I right?

Then why not under the provisions of Bill C-155 make the same assumption, the \$651 million plus the \$204 million agricultural adjustment, and thereby reduce rates on statutory grain?

When you are arriving at which ones are in first, second, third and fourth place, do you assume in all four instances—under payments to the railroads under the bill, the 80-80, the Manitoba Farm Bureau, the UGG . . . that the \$204 million in agricultural adjustment payments is included?

Mr. Kroeger: That is correct, and that is why I said that all three of those are more expensive to the government than payment to the railways. The decisions remain to be taken, obviously, concerning the use of that \$204 million, but in this particular case the \$204 million would be used to address problems other than the problem of the impact of increased freight rates on the grain producer. That is not part of the exposition, I think, that we were asked to give, nor does it figure in our paper.

[Traduction]

Monsieur Benjamin, vous avez la parole.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'aimerais commenter brièvement les propos de M. Kroeger. Il parlait de charbon, et l'Association du charbon à Edmonton a piétiné longuement sur cette question; mais on en est à comparer deux choses entièrement différentes. Il n'est pas possible qu'un train transporte des grains et d'autres produits également; il doit transporter uniquement des grains.

Suite aux demandes du marché étranger, l'industrie houillère a réussi à réduire le nombre de qualités de son charbon. On en retrouve maintenant deux ou trois qualités destinées à la production du coke et quelques-unes destinées à la production de l'acier. C'est ainsi que l'on procède au sein des houillères. Un train qui transporte du charbon et d'autres produits peut être déchargé pendant qu'il circule. On ne peut comparer ceci aux grains, en termes d'estarie ou d'efficacité. Même si l'on chargeait un train entier de grains de même qualité, on ne pourrait que rarement le faire depuis un ou quelques points d'expédition seulement, s'il s'agit de grains de même qualité. Si cela se révélait par contre possible, je doute que l'on puisse charger plus d'un train sur cent de grains de même qualité. Autrement dit, en général, si un train n'est chargé uniquement que de grains, il s'agit de plusieurs types et qualités de grains, qui doivent tous être déchargés et entreposés séparément. On n'y peut rien, puisque l'on doit ainsi satisfaire aux exigences de nos clients.

J'aimerais que l'on cesse de comparer entre elles des activités entièrement différentes soit celles des chemins de fer, des producteurs de grains et des sociétés. C'est insensé.

Je conclus de votre analyse, monsieur Kroeger, qu'en vertu de la proposition «Double 80», il est question d'une somme de 651 millions de dollars outre le rajustement agricole. Est-ce bien ça?

Alors pourquoi ne pas tenir la même chose pour acquis en vertu des dispositions du projet de loi C-155, c'est-à-dire la somme de 651 millions de dollars en surcroît de la somme de 204 millions de dollars à titre de rajustement agricole, et ainsi réduire les tarifs relatifs aux grains dont le transport est visé par la loi.

Lorsqu'il s'agit de déterminer la valeur des propositions, incluez-vous dans les quatre cas, en vertu des versements prévus par le projet de loi, la proposition 80-80, l'Office agricole du Manitoba et le UGG, la somme de 204 millions de dollars à titre de rajustement agricole?

M. Kroeger: C'est ça, et voilà pourquoi j'ai signalé que toutes les trois propositions coûteront plus cher au gouvernement que s'il versait une somme aux chemins de fer. Il faudra prendre une décision à cet égard et déterminer à quelles fins sera utilisée la somme de 204 millions de dollars. Toutefois, cette somme servirait en l'espèce à résoudre des problèmes autres que celui des répercussions sur le producteur de grains d'une tarification majorée au chapitre du fret. Cela ne fait pas,

[Text]

Quite clearly, the more money the government puts in, the less the impact on the grain producer. On the other hand—as has, I think, been pointed out to the committee in the past—the more money the government puts in to reduce freight rates to grain producers, the greater the distortion that works to the disadvantage of cattlemen and processors in western Canada.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I think I noted Mr. Kroeger's answer carefully. I thought I heard you say that you assumed the \$204 million agricultural adjustment in those three instances. Do you assume it under the provisions of Bill C-155, the \$651 million plus the \$204 million?

• 1720

Mr. Kroeger: The agricultural adjustment fund was designed to alleviate certain problems that would arise under a system of payments to producers, there being no system of payments to producers provided for in Bill C-155. There is also no provision made for the agricultural adjustment fund although, as the minister indicated in his appearance, those moneys at present remain allocated to the general purposes of what is called the western grain transportation initiative, and decisions remain to be taken about the exact use, if any, that might be made of those funds.

Mr. Benjamin: Then, Mr. Chairman, it is obvious that the \$204 million has been used in the analysis for the three varieties of payments to producers, but not used in analysis under Bill C-155. I submit that if you were to apply the same criteria you would have lower rates for the grain producers, the same amount of money spent by the government, if it is assumed that the amount of \$204 million would be spent under these three alternatives of pay the producers. Then to arrive at some kind of objective conclusion, it seems to me you must apply that \$204 million under Bill C-155, under payments to the railroads. It is the same money. And if you were to do that, would this not mean lower costs for grain producers, lower freight rates under Bill C-155, and no additional expenditures by the government than what would be proposed under the alternatives of paying the producer?

Mr. Kroeger: In our analysis the reason that payment to the railways comes out first, comes out on top in terms of its impact on the public treasury, is that under provisions of Bill C-155 it does not require the use of the \$204 million. If the \$204 million were applied to the payment-to-the-railways formula then that particular advantage would be negated and payment to the railways would be roughly on a par with the other three proposals. On the other hand, the gap between the three proposals involving a system of payments to producers on the one hand and the payment to the railways on the other, in

[Translation]

je crois, partie de notre exposé, et la question ne figure même pas dans nos documents.

Il est évident que plus la partie des coûts assumée par le gouvernement est grande, moins le producteur de grains est touché. Toutefois, comme le Comité le sait d'ailleurs déjà, plus le gouvernement vide ses coffres en vue de diminuer les tarifs du fret au profit des producteurs de grains, plus les éleveurs de bestiaux et le secteur de la transformation sont désavantagés dans l'ouest canadien.

M. Benjamin: Monsieur le président, je crois avoir bien compris les propos de M. Kroeger. J'ai cru vous entendre dire que vous tenez pour acquis le rajustement agricole d'une valeur de 204 millions de dollars au chapitre de ces trois propositions. Faites-vous de même en vertu du projet de loi C-155? Considérez-vous comme incluses les sommes de 651 et de 204 millions de dollars?

M. Kroeger: Le fonds de rajustement agricole a été mis sur pied en vue d'apporter une solution à certains problèmes inhérents à des mesures prévoyant le versement de certaines sommes aux producteurs, étant donné qu'il n'existe aucune disposition à cet égard dans le projet de loi C-155. Le projet de loi ne prévoit pas non plus de fonds de rajustement agricole, bien que le ministre ait précisé publiquement que ces fonds sont à l'heure actuelle destinés aux activités générales de ce que l'on nomme l'entreprise du transport du grain de l'Ouest, et que l'on n'a toujours pas rendu une décision au chapitre de l'utilisation précise de ces fonds le cas échéant.

M. Benjamin: Il est donc évident, monsieur le président, que la somme de 204 millions de dollars a été utilisée comme point de référence aux fins de l'analyse des trois modalités de paiement aux producteurs, mais non aux fins de l'analyse en vertu du projet de loi C-155. Je crois que si vous y appliquez les mêmes critères, il en résulterait que les tarifs versés aux producteurs seraient diminués, et que le gouvernement débourserait la même somme, si l'on présume que la somme de 204 millions de dollars servirait, en vertu de ces trois propositions, à verser des sommes d'argent aux producteurs. Pour en arriver à une conclusion juste, il me semble que l'on doit appliquer la somme de 204 millions de dollars en vertu du projet de loi C-155 aux versements à effectuer aux chemins de fer. Il s'agit des mêmes fonds. Et si vous deviez adopter cette solution, cela n'entraînerait-il pas la diminution des coûts des producteurs de grains, la réduction des tarifs du fret en vertu du projet de loi C-155 et aucune dépense supplémentaire pour le gouvernement par rapport aux autres solutions proposées?

M. Kroeger: Notre analyse des raisons pour lesquelles ce sont les versements à effectuer aux chemins de fer qui ont les répercussions les plus importantes sur la trésorerie de l'État nous a révélé que l'on n'est pas contraint de faire appel à la somme de 204 millions de dollars en vertu du projet de loi C-155. Si l'on devait avoir recours à cette somme en vue d'effectuer les versements aux chemins de fer, les avantages qu'elle présente seraient ainsi réduits et la situation serait plus ou moins la même même qu'en vertu des trois autres propositions. Par contre, l'écart se creuserait ainsi davantage entre les

[Texte]

so far as removal of distortions is concerned, that gap would become greater. I said that those first three were somewhat close together and payment to the railways was markedly less advantageous should it become even more disadvantageous in so far as removal of the distortions is concerned to the extent that the \$204 million were used to hold down the railway freight rate for grain.

Mr. Benjamin: It escapes me why we can use the \$204 million in three places but not the one.

However, Mr. Chairman, I would like to know what figures you might have on how many acres not now producing statutory grain would be eligible to receive an acreage payment. I mentioned earlier about the dilution effect on paying producers—you are going to have a larger acreage than you would have just on the statutory grain production. Do you have any figures on how many additional acres there would be eligible to receive an acreage payment over and above the acreage that now produces statutory grain?

Mr. Kroeger: In a moment I am going to ask Mr. Migie to provide an answer to that if he can.

Just by way of preamble, the Crow benefit was defined in terms of the 1981-1982 costs to the railways and the revenues they received from moving grain at statutory rates. In the model for payments to producers that was designed last fall and last winter, we similarly took the acreage that was under cultivation in 1981-1982. Whatever was under cultivation then would have qualified. Anything that might have come under cultivation after would not have qualified on the basis of that policy proposition. That is the figure Mr. Migie may be able to provide.

• 1725

The Chairman: Mr. Migie.

Mr. Migie: Mr. Chairman, I think the question is one, in a way, that cannot be answered, the number of acres that would be eligible for one program versus, let us say, payments to the railways where you are covering grain that is shipped. You do not really know to what extent you have some acres that are being allocated to produce grain part of which is shipped, part of which is used locally.

In terms of tonnes, which might be of some assistance, early on you were talking in terms of an additional 8 million tonnes to be covered over deliveries. But one of the objectives of both proposals, the Manitoba Farm Bureau's and the Double-80, was to address one concern that came out of Gilson and that was part of our earlier 50-50, and that was a concern that the agricultural adjustment payment over the three-year period did not adequately address what was referred to as dilution. The Manitoba Farm Bureau's proposal and the Double-80 are both trying to ensure that the grain farmer who has been shipping his grain is going to be no worse off than he would be under payments to the railways. To do that, it does require

[Traduction]

trois propositions qui entraînent des modalités de paiement aux producteurs et également aux chemins de fer, en ce qui concerne l'élimination des désavantages pour les autres parties. J'ai déjà précisé que les trois propositions sont très semblables et que l'option de verser certaines sommes aux chemins de fer me semblait la moins sage, d'autant plus que, au chapitre de l'élimination des désavantages, la somme de 204 millions de dollars servirait à stabiliser le tarif du fret pour ce qui est des grains.

M. Benjamin: Je ne comprends pas pourquoi l'on peut avoir recours à la somme de 204 millions de dollars dans trois cas, mais pas dans le quatrième.

Je voudrais toutefois connaître, monsieur le président, les chiffres relatifs au nombre d'acres de terrain, dont le sol ne produit pas à l'heure actuelle des grains dont le transport est stipulé à la loi, qui seraient visés par ces versements. J'ai indiqué un peu plus tôt la dilution qui toucherait le versement de certaines sommes aux producteurs, et vous obtiendrez ainsi beaucoup plus d'acres que si le tout ne s'applique qu'à la production de grains dont le transport est visé par la loi. Avez-vous de tels chiffres?

M. Kroeger: Je demanderai d'ici peu à monsieur Migie de répondre à cette question.

A titre d'introduction, le tarif du Nid-de-Corbeau a été établi en vertu des coûts imputés aux chemins de fer pour l'année 1981-1982 et également des bénéfices qu'ils ont récolté du transport des grains aux tarifs statutaires. Au moment où l'on a établi les modalités de paiement aux producteurs l'automne et l'hiver derniers, nous avons également adopté le nombre d'acres dont le sol était cultivé en 1981-1982. On devait ainsi préciser ce qui était cultivé. Tout ce qui était cultivé par la suite ne serait pas visé en vertu de la politique proposée. C'est là un chiffre que monsieur Migie sera peut-être en mesure de fournir.

Le président: Monsieur Migie.

M. Migie: Monsieur le président, je pense que dans un certain sens il est impossible de répondre à cette question: le nombre d'acres admissibles dans le cadre d'un programme, par opposition, disons, à l'indemnité versée aux chemins de fer pour couvrir les frais de transport du grain. Il est difficile de préciser combien d'acres sont consacrées à la production du grain, dont une partie est expédiée et l'autre utilisée sur place.

Si on parle de tonnes, ce qui pourrait être utile, vous mentionniez tout à l'heure le transport de huit millions de tonnes supplémentaires. Mais l'un des objectifs des deux propositions, celle du *Manitoba Farm Bureau* et celle du Double-80, était de résoudre la question soulevée par la proposition Gilson, découlant de l'ancienne solution du partage à parts égales. On s'inquiétait du fait que l'indemnité d'ajustement agricole étalée sur une période de trois ans ne réglait pas vraiment le problème dit de «dilution». La proposition du *Manitoba Farm Bureau* et celle du Double-80 ont toutes deux pour but de faire en sorte que le céréaliculteur qui expédie son grain ne soit pas désavantagé si l'indemnité est versée aux

[Text]

funds and in the case of the Manitoba Farm Bureau, as was mentioned, they are targeting their funds so that the grain producer who wants to continue to ship, to transport his grain, is not going to be worse off than if, in fact, you had adopted a payments to the railway proposal.

The Chairman: Mr. Hargrave. There is only time for one more question and I am going to give it to Mr. Hargrave.

Mr. Hargrave: Mr. Chairman, it was Mr. Benjamin who prompted this question. I want to say to our staff people that I find it very strange that by some circles the feed grain producers seem to be criticized for doing what is really a great service to the western grain industry. In Alberta alone every year we are producing about 4.5 million tonnes of feed grains that never even see the railroad, let alone ride on it. I am very critical of any approach that seems to be saying that, because there is a market that is going to, which is the livestock feeding industry, it is not properly recognized.

I suppose my question to our staff people is that surely this fact has to be properly recognized in the total picture. If we are seriously going to consider these different possibilities of allocating that annual subsidy there has to be a way of recognizing this situation, where the livestock feeding industry does a great service in that these 4.5 million tonnes annually, just out of Alberta alone, never have to get into a line-up to get on railroad sidings and get shipped for export and so on. I do not think it is getting the right recognition and I would like comments from our staff people on that.

The Chairman: Mr. Kroeger.

Mr. Kroeger: Mr. Chairman, Bill C-155 will have the effect of arresting a deteriorating situation. Every year that the statutory rate remained the same while the real rate kept going up the distortion got worse. Bill-155 arrests that and to some extent will indeed start to reverse that situation as the transportation costs borne by grain producers begin to increase. So in that sense I think Bill C-155 could be described as a step in the direction of alleviating the distortion.

That being said, Mr. Pepin, when he was minister, made no secret of the fact that he regarded the bill as achieving less than he had hoped. Mr. Axworthy, when he appeared in front of the committee last week, several times used the phrase "unfinished business".

• 1730

So Bill C-155 points in a particular direction.

One of the benefits of the Gilson process and all that has followed from it has probably been to produce a much more widespread recognition in western Canada than has ever existed in the past that this is not the whole story, that there

[Translation]

chemins de fer. Pour ce faire, il faut bien sûr des fonds et, pour sa part, le *Manitoba Farm Bureau*, comme on l'a signalé, affectera ses fonds de façon à ce que le céréaliculteur qui désire continuer à expédier son grain ne soit pas défavorisé si l'on adoptait la solution consistant à verser l'indemnité aux chemins de fer.

Le président: Monsieur Hargrave. Il nous reste juste assez de temps pour une seule question et je donne la parole à monsieur Hargrave.

M. Hargrave: Monsieur le président, c'est monsieur Benjamin qui a soulevé cette question. J'aimerais dire à nos spécialistes que je trouve très curieux que dans certains milieux les producteurs de grains de provende semblent être critiqués du fait qu'ils rendent réellement un grand service à l'industrie du grain de l'Ouest. En Alberta seulement, nous produisons tous les ans environ 4.5 millions de tonnes de grains de provende qui ne passent pas par le chemin de fer. Je ne suis vraiment pas d'accord avec ceux qui semblent adopter ce point de vue parce qu'il existe un marché qui s'ouvre, celui de l'alimentation du bétail, et qu'on ne veut pas le reconnaître.

J'aimerais répéter à nos spécialistes qu'il convient que ce fait soit dûment reconnu dans le tableau d'ensemble. Si nous voulons sérieusement étudier les possibilités d'affectation de cette subvention annuelle, ce n'est qu'en reconnaissant cette situation, que cette industrie d'alimentation du bétail rend un grand service du fait que ces 4.5 millions de tonnes annuelles, pour ne parler que de l'Alberta seulement, n'ont pas à être acheminées par le chemin de fer, n'encombrent pas les quais et n'ont pas à être expédiées pour l'exportation ou autre. Je ne pense pas qu'on se rende compte de ce que ça vaut et j'aimerais avoir l'avis de nos spécialistes sur cette question.

Le président: Monsieur Kroeger.

M. Kroeger: Monsieur le président, le projet de loi C-155 aura pour effet d'empêcher la situation de continuer à se détériorer. Pendant toutes les années où le tarif réglementé est resté le même tandis que le tarif réel ne cessait de grimper, l'écart ne faisait que grandir. Le projet de loi C-155 met fin à cet état de choses et, dans une certaine mesure, la situation commencera à se renverser lorsque la part des frais de transport assumés par les producteurs de grain commencera à augmenter. Je pense donc que dans un sens le projet de loi C-155 peut être décrit comme une étape dans la voie de la réduction de l'écart.

Ceci étant précisé, j'ajouterai que monsieur Pepin, lorsqu'il était ministre, ne cachait pas le fait qu'il considérait que le projet de loi apportait moins qu'il ne l'avait espéré. Monsieur Axworthy, lorsqu'il s'est présenté devant le comité la semaine dernière a plusieurs fois employé les termes de «travail inachevé».

Ainsi le bill C-155 penche dans une certaine direction.

Grâce au travail de Gilson et à ce qui l'a suivi, l'Ouest du Canada reconnaît beaucoup plus qu'autrefois que tout n'est pas dit, que d'autres problèmes existent et qu'on peut espérer

[Texte]

are some additional problems that remain to be addressed, hopefully in a more effective way than it was possible to address them in Bill C-155.

The Chairman: With that, Mr. Hargrave, I am going to call . . .

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Just a supplementary . . .

Mr. Hargrave: I would just like to make one very brief comment.

The Chairman: All right, I think we will allow that.

Mr. Hargrave: The comment I want to make is that surely by paying the railways the whole shot that step forward that you mentioned is a very, very small step in comparison to what it could be if at least a 50-50 deal were used. Would you not agree?

Mr. Kroeger: It is not as big a step as Mr. Pepin had hoped it would be, and as I think Mr. Axworthy would have liked it to be, and he has outlined to the committee some ways of continuing the study of this process and of this problem in the hope of finding a more effective way of dealing with it in time for the 1985-1986 review.

Mr. Hargrave: Thank you.

The Chairman: Thank you.

With that, I would like to thank the members of the committee, the witnesses and all of our staff people in whatever capacity they served. I would also like to congratulate those in the audience who have sat through the whole week without wilting. Thank you very much.

The committee is adjourned until 9.00 a.m. Wednesday next.

[Traduction]

les résoudre de façon plus satisfaisante que ne le fait le bill C-155.

Le président: Sur cela, monsieur Hargrave, je vais mettre en délibération . . .

M. Reid (Kenora-Rainy River): Une simple question supplémentaire . . .

M. Hargrave: Je voudrais simplement faire une brève observation.

Le président: Très bien, je vous y autorise.

M. Hargrave: Je voudrais simplement souligner que même si l'on donne aux compagnies de chemins de fer encore plus d'argent, comme vous le dites, c'est en fait très peu de chose en comparaison de ce que ce serait si on décidait que chaque partie paie la moitié. N'êtes-vous pas d'accord?

M. Kroeger: Ce n'est pas autant que ce que M. Pepin avait espéré—ni même que ce que M. Axworthy aurait aimé—et il a indiqué au Comité des façons de poursuivre cette étude, dans l'espoir de trouver à ce problème une solution plus efficace au moment où nous ferons l'examen pour 1985-1986.

M. Hargrave: Merci.

Le président: Merci.

Là-dessus, je remercie les membres du Comité, les témoins et tous les membres du personnel. J'adresse également mes félicitations aux membres de l'auditoire qui ont sans discontinuer suivi nos travaux de cette semaine. Merci beaucoup.

La séance est levée jusqu'à mercredi prochain, 9h.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

At 9:30 a.m.:

From the Ministry of State for Economic Development:

Mr. Arthur Kroeger, Secretary.

From the Department of Transport:

Mr. Denis Lefebvre, General Counsel.

At 2:00 p.m.:

From the Ministry of State for Economic Development:

Mr. Arthur Kroeger, Secretary.

From the Department of Transport:

Mr. Denis Lefebvre, General Counsel.

From Agriculture Canada:

Mr. H. Migie, Director, Food Markets Analysis.

A 9h30:

Du département d'État au développement économique et régional:

M. Arthur Kroeger, secrétaire.

Du ministère des Transports:

M. Denis Lefebvre, avocat-conseil.

A 14 heures:

Du département d'État au développement économique et régional:

M. Arthur Kroeger, secrétaire.

Du ministère des Transports:

M. Denis Lefebvre, avocat-conseil.

Du ministère de l'Agriculture:

M. H. Migie, directeur, analyse des marchés alimentaires.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 126

Wednesday, September 7, 1983

Chairman: Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 126

Le mercredi 7 septembre 1983

Président: Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

Transport

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transports

RESPECTING:

Bill C-155, An Act to facilitate the transportation,
shipping and handling of western grain and to amend
certain Acts in consequence thereof

CONCERNANT:

Projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport,
l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et
modifiant certaines lois en conséquence

APPEARING:

Honourable Lloyd Axworthy,
Minister of Transport

COMPARAÎT:

L'honorable Lloyd Axworthy,
Ministre des Transports

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the
Thirty-second Parliament, 1980-81-82-83

Première session de la
trente-deuxième législature, 1980-1981-1982-1983

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Robert Bockstael

MEMBERS/MEMBRES

Les Benjamin
Jean-Guy Dubois
Jesse Flis
Charles Mayer
Don Mazankowski
Bill McKnight
Marcel Ostiguy
John Reid—(10)

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Maurice A. Dionne

Vice-président: Robert Bockstael

ALTERNATES/SUBSTITUTS

Rolland Dion
Gaston Gourde
Bert Hargrave
Stan Hovdebo
Bernard Loïselle
Jack Murta
Doug Neil
Alain Tardif
Claude Tessier
Charles Turner—(10)

(Quorum 6)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 69(4)(b)

On Wednesday, September 7, 1983:

Jack Murta replaced Gordon Towers

Charles Turner replaced Eva Côté

Conformément à l'article 69(4)b) du Règlement

Le mercredi 7 septembre 1983:

Jack Murta remplace Gordon Towers

Charles Turner remplace Eva Côté

MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, SEPTEMBER 7, 1983
(190)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:08 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Dubois, Flis, Mayer, Mazankowski, McKnight and Reid (*Kenora—Rainy River*).

Alternates present: Messrs. Hargrave, Loiselle, Murta, Neil, Tardif and Turner.

Other Members present: Messrs. Althouse, Masters and Thacker.

In attendance: Mr. Keith Thompson, Senior Counsel, Canadian Transport Commission and Mr. John Christopher, Research Officer, Library of Parliament.

Appearing: The Honourable Lloyd Axworthy, Minister of Transport.

Witnesses: From the Ministry of State for Economic Development: Mr. Arthur Kroeger, Secretary. *From the Department of Transport:* Mr. Denis Lefebvre, General Counsel and Mr. Nick Mulder, Administrator, Canadian Surface Transportation Administration.

The Committee resumed consideration of Bill C-155, An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof.

By unanimous consent, the Committee reverted to Clause 2.

The Minister made a statement and answered questions.

The Minister retired.

By unanimous consent, Clause 2 was allowed to stand.

At 10:42 o'clock a.m., the sitting was suspended.

At 10:49 o'clock a.m., the sitting resumed.

On Clause 4.

Mr. Neil moved,—That Clause 4 be amended by deleting lines 18 to 39, on page 4, and substituting the following therefor:

"4. Where a member of the Committee appointed by the Minister or elected pursuant to Clause 3 is unable to perform his duties, the Minister may appoint a person to act in the place of that member during the remainder of the term."

After debate thereon, by unanimous consent, Mr. Neil withdrew his amendment.

Mr. Benjamin moved,—That Clause 4 be amended by deleting lines 18 to 39, on page 4, and substituting the following therefor:

"4. (1) Where a member of the Committee appointed by the Minister pursuant to paragraph 3 (e) is unable to perform his duties, the Minister may appoint a person to act

PROCÈS-VERBAL

LE MERCREDI 7 SEPTEMBRE 1983
(190)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9h08 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) (président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Dubois, Flis, Mayer, Mazankowski, McKnight et Reid (*Kenora—Rainy River*).

Substituts présents: MM. Hargrave, Loiselle, Murta, Neil, Tardif et Turner.

Autres député présents: MM. Althouse, Masters et Thacker.

Également présents: M. Keith Thompson, avocat-conseil, Commission canadienne des transports et M. John Christopher, documentaliste, Bibliothèque du Parlement.

Comparaît: L'honorable Lloyd Axworthy, ministre des Transports.

Témoins: Du département d'État au Développement économique: M. Arthur Kroeger, secrétaire. *Du ministère des Transports:* M. Denis Lefebvre, avocat-conseil général et M. Nick Mulder, administrateur, Administration canadienne des transports de surface.

Le Comité reprend l'examen du projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence.

Par consentement unanime, le Comité revient sur l'article 2.

Le ministre fait une déclaration et répond aux questions.

Le ministre se retire.

Par consentement unanime, l'article 2 est réservé.

A 10h42, le Comité suspend ses travaux.

A 10h49, le Comité reprend ses travaux.

Article 4.

M. Neil propose,—Que l'article 4 soit modifié par la substitution aux lignes 25 à 40, à la page 4, de ce qui suit:

"4. En cas d'empêchement d'un membre nommé par le ministre ou élu conformément à l'article 3, le ministre peut nommer un suppléant pour le reste du temps à courir."

Après débat et par consentement unanime, M. Neil retire son amendement.

M. Benjamin propose,—Que l'article 4 soit modifié par la substitution aux lignes 25 à 40, à la page 4, de ce qui suit:

"4. (1) En cas d'empêchement d'un membre nommé par le ministre conformément à l'alinéa 3^e), le ministre peut nommer un suppléant pour le reste du temps à courir."

in the place of that member during the remainder of the term.

4. (2) Where a member of a Committee elected pursuant to paragraph 3 (d) is unable to perform his duties, the Minister shall:

(a) if the remainder of the term exceeds one year, call an election of grain producers in the area represented by that member to fill the vacancy for the remainder of the term;

(b) if the remainder of the term is less than one year, appoint a person to act in place of that member for the remainder of the term."

After debate thereon, the question being put on the said proposed amendment, it was agreed to.

And the question being put on Clause 4, as amended, it was carried.

On Clause 5.

Mr. Flis moved,—That Clause 5 be amended by deleting "subsection 4(2), in line 12, on page 5, and substituting the following words thereto:

"paragraph 3 (d)."

The question being put on the said proposed amendment, it was agreed to.

And the question being put on Clause 5, as amended, it was carried.

On Clause 6.

Mr. Neil moved,—That Clause 6 be amended by deleting lines 13 to 17, on page 5, and substituting the following therefor:

"6. A member of the Committee appointed by the Minister or elected pursuant to paragraph 3 holds office for a term not exceeding three years and is eligible for re-appointment for not more than one further three-year term."

After debate thereon, by unanimous consent, Mr. Neil withdrew his amendment.

Mr. Neil moved,—That Clause 6 be amended by deleting lines 13 to 17, on page 5, and substituting the following therefor:

"6. (1) A member of the Committee elected pursuant to paragraph 3 (d) holds office for a term not exceeding four years.

(2) A member of the Committee appointed by the Minister pursuant to subparagraph 3 (e) holds office for a term not exceeding three years and is eligible for re-appointment, for not more than one further three-year term."

After debate thereon, the question being put on the said proposed amendment, it was agreed to.

And the question being put on Clause 6, as amended, it was carried.

On clause 7.

(2) En cas d'empêchement d'un membre élu conformément à l'alinéa 3d), le ministre:

a) ordonne une élection à tenir par les producteurs de grain de la région représentée par ce membre, en vue de le remplacer pour le temps qui reste à courir, si celui-ci est supérieur à une année;

b) nomme un suppléant pour le temps qui reste à courir, si celui-ci est inférieur à une année.»

Après débat, le projet d'amendement est mis aux voix et adopté.

L'article 4 modifié est mis aux voix et adopté.

Article 5.

M. Flis propose,—Que l'article 5 soit modifié par la substitution aux mots «du prapgrphe 4(2)» figurant à la ligne 10, à la page 5, de ce qui suit:

«de l'alinéa 3d)».

Le projet d'amendement est mis aux voix et adopté.

L'article 5 modifié est mis aux voix et adopté.

Article 6.

M. Neil propose,—Que l'article 6 soit modifié par la substitution aux lignes 11 à 13, à la page 5, de ce qui suit:

«6. La durée du mandat des membres nommés par le ministre ou élus conformément à l'alinéa 3d) est d'au plus trois ans; ce mandat est renouvelable une seule fois.»

Après débat et par consentement unanime, M. Neil retire son amendement.

M. Neil propose,—Que l'article 6 soit modifié par la substitution aux lignes 11 à 13, à la page 5, de ce qui suit:

«6. (1) La durée du mandat des membres élus conformément à l'alinéa 3d) est d'au plus quatre ans.

(2) La durée du mandat des membres nommés par le ministre conformément à l'alinéa 3e) est d'au plus trois ans; ce mandat est renouvelable une seule fois.»

Après débat, le projet d'amendement est mis aux voix et adopté.

L'article 6 modifié est mis aux voix et adopté.

Article 7.

Mr. Mazankowski moved,—That Clause 7 be amended by deleting lines 18 to 21, on page 5, and substituting the following therefor:

“7. The Committee shall annually elect one of its members to be the Chairman thereof, subject to two-thirds voting support by the Committee and one of its members may be designated as Secretary thereof.”

Mr. Benjamin moved an amendment to the amendment by adding a new paragraph:

“7. (2) No representative of a railway company shall be eligible to serve as Chairman or Secretary.”

The question being put on the said proposed amendment to the amendment, it was, by a show of hands, negatived. Yeas: 4; Nays: 5.

The question being put on the said proposed amendment, it was, by a show of hands, negatived. Yeas: 4; Nays: 5.

And the question being put on Clause 7, it was agreed to on division.

During the course of the meeting, Mr. Thompson, Committee Adviser, and the witnesses, answered questions.

At 12:30 o'clock p.m., the Committee adjourned until 1:30 o'clock p.m. this day.

AFTERNOON SITTING (191)

The Standing Committee on Transport met at 1:40 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Dubois, Flis, Mayer, Mazankowski, McKnight and Reid (*Kenora—Rainy River*).

Alternates present: Messrs. Hargrave, Neil, Tardif and Tessier.

In attendance: Mr. Keith Thompson, Senior Counsel, Canadian Transport Commission and Mr. John Christopher, Research Officer, Library of Parliament.

Witnesses: From the Ministry of State for Economic Development: Mr. Arthur Kroeger, Secretary. *From the Department of Transport:* Mr. Denis Lefebvre, General Counsel.

The Committee resumed consideration of Bill C-155, An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof.

On Clause 8.

Mr. McKnight moved,—That Clause 8(1) be amended by deleting lines 22 to 26, on page 5, and substituting the following therefor:

“8. (1) The duly-elected producers of the Committee referred to in Section 3(d) shall be paid a daily allowance for services in such amount as is fixed by the Minister.

After debate thereon, by unanimous consent, Mr. McKnight withdrew his amendment.

M. Mazankowski propose,—Que l'article 7 soit modifié par la substitution aux lignes 14 et 15, à la page 5, de ce qui suit:

«7. Le Comité élit chaque année son président, choisi parmi ses membres par majorité des deux tiers, et peut nommer un de ses propres membres aux fonctions de secrétaire.»

M. Benjamin propose de modifier l'amendement susdit par l'adjonction du paragraphe suivant:

«7. (2) Les représentants des compagnies de chemin de fer ne sont pas éligibles aux fonctions de président ou de secrétaire.»

Le sous-amendement, mis aux voix, est rejeté par vote à main levée, comme suit: Pour: 4; Contre: 5.

Le projet d'amendement, mis aux voix, est rejeté par vote à main levée, comme suit: Pour: 4; Contre: 5.

L'article 7 est mis aux voix et adopté avec avis dissident.

Au cours de la réunion, M. Thompson, conseiller du Comité, et les témoins ont répondu aux questions.

A 12h30, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 13h30.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI (191)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 13h40 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) (président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Dubois, Flis, Mayer, Mazankowski, McKnight et Reid (*Kenora—Rainy River*).

Substituts présents: MM. Hargrave, Neil, Tardif et Tessier.

Également présents: M. Keith Thompson, avocat-conseil, Commission canadienne des transports et M. John Christopher, documentaliste, Bibliothèque du Parlement.

Témoins: Du département d'État au Développement économique: M. Arthur Kroeger, secrétaire. *Du ministère des Transports:* M. Denis Lefebvre, avocat-conseil général.

Le Comité reprend l'examen du projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence.

Article 8.

M. McKnight propose,—Que le paragraphe 8(1) soit modifié par la substitution aux lignes 16 à 18, à la page 5, de ce qui suit:

«8. (1) Il est payé aux membres élus conformément à l'alinéa 3d) une indemnité journalière fixée par le ministre.»

Après débat et par consentement unanime, M. McKnight retire son amendement.

Mr. McKnight moved,—That Clause 8 be amended by deleting lines 22 to 26, on page 5, and substituting the following therefor:

“8. (1) The members of the Committee referred to in paragraph 3(d) and the Chairman and the secretary of the Committee shall be paid a daily allowance for services in such amount as is fixed by the Minister.

After debate thereon, the question being put on the said proposed amendment, it was agreed to.

Mr. McKnight moved,—That Clause 8 be amended by deleting lines 27 to 29, on page 5, and substituting the following therefor:

“8. (2) The Members of the Committee referred to in paragraph 3(d) shall be paid reasonable

After debate thereon, the question being put on the said proposed amendment, it was agreed to.

And the question being put on Clause 8, as amended, it was carried.

On Clause 9.

Mr. Mazankowski moved,—That Clause 9 be amended by adding after the word “member” in line 37, on page 5, the following thereto:

“, as a non-voting observer.”

After debate thereon, the question being put on the said proposed amendment, it was agreed to.

And the question being put on Clause 9, as amended, it was carried.

On Clause 10.

Mr. Mazankowski moved,—That Clause 10 be amended by deleting the word “thirty” in line 45, on page 5, and substituting the following therefor:

“ten”

After debate thereon, the question being put on the said proposed amendment, it was agreed to.

Mr. Hargrave moved,—That Clause 10 be amended by adding after the word “observer” in line 3, on page 6, the following thereto:

“, and the Minister may invite a representative of the specialty crops industry to attend all or any meetings of the Committee as a non-voting member.”

After debate thereon, by unanimous consent, Mr. Hargrave withdrew his amendment.

Mr. Hargrave moved,—That Clause 10 be amended by adding after the word “observer” in line 3, on page 6, the following thereto:

“and the Minister may invite a representative of the specialty crops industry to attend all, or any meetings of the Committee, as an observer.”

After debate thereon, Mr. Benjamin moved an amendment to the amendment by adding after the word “industry” the following thereto:

“or other organizations directly involved in the handling, shipping and transportation of grain.”

M. McKnight propose,—Que l'article 8 soit modifié par la substitution aux lignes 16 à 18, à la page 5, de ce qui suit:

«8. (1) Il est payé aux membres visés à l'alinéa 3d), au président et au secrétaire du Comité une indemnité journalière fixée par le ministre.»

Après débat, le projet d'amendement est mis aux voix et adopté.

M. McKnight propose,—Que l'article 8 soit modifié par la substitution aux lignes 19 et 20, à la page 5, de ce qui suit:

«8. (2) Il est payé aux membres visés à l'alinéa 3d)»

Après débat, le projet d'amendement est mis aux voix et adopté.

L'article 8 modifié est mis aux voix et adopté.

Article 9.

M. Mazankowski propose,—Que l'article 9 soit modifié par l'adjonction après le mot «effet» figurant à la ligne 37, à la page 5, par ce qui suit:

«, à titre d'observateur sans droit de vote.»

Après débat, le projet d'amendement est mis aux voix et adopté.

L'article 9 modifié est mis aux voix et adopté.

Article 10.

M. Mazankowski propose,—Que l'article 10 soit modifié par la substitution au mot «trente» figurant à la ligne 34, à la page 5, de ce qui suit:

«dix»

Après débat, le projet d'amendement est mis aux voix et adopté.

M. Hargrave propose,—Que l'article 10 soit modifié par l'adjonction après le mot «réunions» à la ligne 3, à la page 6, de ce qui suit:

«, et il peut inviter un représentant de l'industrie des cultures céréales aux réunions du Comité à titre de membre sans droit de vote.»

Après débat et par consentement unanime, M. Hargrave retire son amendement.

M. Hargrave propose,—Que l'article 10 soit modifié par l'adjonction après le mot «réunions» à la ligne 3, à la page 6, de ce qui suit:

«, et il peut inviter un représentant de l'industrie des céréales spéciales à assister aux réunions du Comité à titre d'observateur.»

Après débat, M. Benjamin propose de modifier l'amendement susdit par l'insertion après le mot «spéciales» de ce qui suit:

«ou d'autres groupements s'occupant directement de manutention, d'expédition et de transport du grain»

After debate thereon, the question being put on the said proposed amendment to the amendment, it was negatived on the following division:

YEAS

Messrs.

Benjamin
Mazankowski

McKnight—3

NAYS

Messrs.

Dubois
Flis
HargraveReid (*Kenora—Rainy River*)
Tardif
Tessier—6

By unanimous consent, Mr. Hargrave withdrew his amendment.

Mr. Hargrave moved,—That Clause 10 be amended by adding the letter “(a)” after the word “appoint” in line 1, on page 6, and by adding a new subparagraph thereto:

“10. (b) a person who in his opinion represents the producers of crops in the Western Division for the shipment of which a Canadian Wheat Board permit book is not requested to attend all or any meetings of the Committee as observers.

The question being put on the said proposed amendment, it was agreed to.

And the question being put on Clause 10, as amended, it was carried.

On Clause 11.

Mr. Mazankowski moved,—That Clause 11 be amended by adding after the word “committees” in line 5, on page 6, the following thereto:

“as well as technical committees.”

After debate thereon, the questions being put on the said proposed amendment, it was, by a show of hands, negatived: Yeas: 4; Nays: 5.

And the question being put on Clause 11, it was carried on division.

On Clause 12.

Mr. Mazankowski moved,—That Clause 12 be amended by deleting lines 9 to 27, on page 6, and substituting the following therefor:

“12. The Committee may on its own initiative and shall, at the request of the Minister or Administrator, advise and make recommendations to the Minister or Administrator, as the case may be, on any matter affecting the transportation, shipping or handling of grain, including

(i) performance objectives,

(ii) measures to improve the capacity, reliability and efficiency of the grain transportation, shipping and handling system

and shall make quarterly reports public pertaining to the aforementioned activities on behalf of, and in the interests of maximizing returns to producers.”

Après débat, le sous-amendement est rejeté par le vote suivant:

POUR

Messieurs

Benjamin
Mazankowski

McKnight—3

CONTRE

Messieurs

Dubois
Flis
HargraveReid (*Kenora—Rainy River*)
Tardif
Tessier—6

Par consentement unanime, M. Hargrave retire son amendement.

Mr. Hargrave propose,—Que l'article 10 soit modifié par l'insertion de la lettre «a» après le mot «peut» à la ligne 1, à la page 6, et par l'adjonction d'un nouvel alinéa comme suit:

«10(3)b) nommer une personne qui, à son avis, représente les producteurs de céréales de la division de l'Ouest, dont l'expédition ne nécessite pas un livret de permis de la Commission canadienne du blé, pour assister aux réunions du Comité à titre d'observateur.»

Le projet d'amendement est mis aux voix et adopté.

L'article 10 modifié est mis aux voix et adopté.

Article 11.

Mr. Mazankowski propose,—Que l'article 11 soit modifié par l'insertion, à la suite du mot «sous-comités» à la ligne 4, à la page 6, par ce qui suit:

«ainsi que des comités techniques»

Après débat, le projet d'amendement est mis aux voix et rejeté par vote à main levée, comme suit: Pour: 4; Contre: 5.

L'article 11 est mis aux voix et adopté avec avis dissident.

Article 12.

Mr. Mazankowski propose,—Que l'article 12 soit modifié par la substitution aux lignes 7 à 26, à la page 6, de ce qui suit:

«12. Le Comité peut, de sa propre initiative, ou doit, à leur demande, conseiller le ministre ou l'administrateur et leur faire des recommandations sur les questions afférentes au transport, à l'expédition ou à la manutention du grain, et notamment sur:

(i) les objectifs de résultat,

(ii) les mesures visant à augmenter la capacité, la fiabilité et l'efficacité du système de transport, d'expédition et de manutention du grain;

et est tenu de publier des rapports trimestriels sur les activités ci-dessus, entreprises au profit des producteurs et en vue de maximiser leurs bénéfices.»

After debate thereon, Mr. Reid (*Kenora—Rainy River*) moved an amendment to the amendment by adding after the words "performance objectives" the following thereto:

"for system participants and awards and sanctions related thereto,"

After debate thereon, the question being put on the said proposed amendment to the amendment:

And the result of the Vote having been announced: Yeas: 4; Nays: 4.

Whereupon, Mr. Chairman gave his casting vote in the negative.

Mr. McKnight moved an amendment to the amendment by adding in subparagraph (ii) after the word "system" the following:

"for the purpose of maximizing returns to the producers"

and adding a period after the word "activities" and deleting the words "on behalf of, and in the interests of maximizing returns to producers."

The question being put on the said proposed amendment to the amendment, it was, by a show of hands, agreed to: Yeas: 4; Nays: 3.

The question being put on the said proposed amendment:

And the result of the Vote having been announced: Yeas: 4; Nays: 4.

Whereupon, Mr. Chairman gave his casting vote in the negative.

At 4:25 o'clock p.m., the sitting was suspended.

At 4:34 o'clock p.m., the sitting resumed.

Mr. Benjamin moved,—That Clause 12 be amended by striking out the letter "(a)" at line 9, on page 6, and by striking out the letter "(b)" and lines 24 to 27, on page 6, and substituting the following therefor:

"and shall make public not less than four reports annually concerning the activities of the committee."

After debate thereon, the question being put on the said proposed amendment, it was, by a show of hands, agreed to: Yeas: 8; Nays: 0.

Mr. Mazankowski moved,—That Clause 12, as amended, be amended by deleting the word "and" after the words "handling system" on page 6, and substituting the following therefor:

"On behalf of and in the interests of maximizing returns to the producers, and"

After debate thereon, by unanimous consent, Mr. Mazankowski withdrew his amendment.

Mr. Mazankowski moved,—That Clause 12, as amended, be amended by deleting the word "and" after the words "handling system" and adding the following:

"for the purpose of maximizing returns to producers and"

The question being put on the said proposed amendment, it was, by a show of hands, agreed to: Yeas: 8; Nays: 0.

Après débat, M. Reid (*Kenora—Rainy River*) propose de modifier l'amendement susdit par l'adjonction après les mots «objectifs de résultat» de ce qui suit:

«des participants et les primes et sanctions qui s'y rattachent,»

Après débat, le sous-amendement est mis aux voix.

Le résultat du vote étant annoncé comme suit: Pour: 4; Contre: 4.

Le président exprime sa voix prédominante contre le sous-amendement.

M. McKnight propose de modifier l'amendement par l'adjonction après le mot «grain» au sous-alinéa (ii) de ce qui suit:

«en vue de maximiser les bénéfices des producteurs,»

par l'adjonction d'un point après le mot «ci-dessus» et par la suppression des mots «entreprises» au profit des producteurs et en vue de maximiser leurs bénéfices.»

Le sous-amendement est mis aux voix et adopté par vote à main levée, comme suit: Pour: 4; Contre: 3.

L'amendement susdit est mis aux voix.

Le résultat du vote étant annoncé comme suit: Pour: 4; Contre: 4.

Le président exprime sa voix prédominante contre l'amendement.

A 16h25, le Comité suspend ses travaux.

A 16h34, le Comité reprend ses travaux.

M. Benjamin propose,—Que l'article 12 soit modifié par la suppression de la lettre «a)» à la ligne 8, à la page 6, par la suppression de la lettre «b)» à la ligne 23, et par la substitution aux lignes 23 à 26, à la page 6, de ce qui suit:

«et doit publier chaque année quatre rapports au moins sur ses activités.»

Après débat, l'amendement est mis aux voix et adopté par vote à main levée, comme suit: Pour: 8; Contre: 0.

Mr. Mazankowski propose,—Que l'article 12 modifié soit encore modifié par l'adjonction après le mot «grain» à la ligne 20, à la page 6, de ce qui suit:

«au profit des producteurs et en vue de maximiser leurs bénéfices,»

Après débat et par consentement unanime, M. Mazankowski retire son amendement.

M. Mazankowski propose,—Que l'article 12 modifié soit encore modifié par l'adjonction après le mot «grain» à la ligne 20, à la page 6, de ce qui suit:

«en vue de maximiser les bénéfices des producteurs,»

Le projet d'amendement est mis aux voix et adopté par vote à main levée, comme suit: Pour: 8; Contre: 0.

And the question being put on Clause 12, as amended, it was carried.

On Clause 13.

Mr. McKnight moved,—That Clause 13 be amended by deleting the word “may” in line 28, on page 6 and substituting the following therefor:

“shall”

The question being put on the said proposed amendment, it was, by a show of hands, agreed to: Yeas: 7; Nays: 0.

Mr. Mayer moved,—That Clause 13 be amended by deleting the word “seven” in line 32, on page 6 and substituting the following therefor:

“four”

And debate arising thereon;

During the course of the meeting, Mr. Thompson, Committee Adviser, and the witnesses, answered questions.

At 6:05 o'clock p.m., the Committee adjourned until 7:30 o'clock p.m. this day.

L'article 12 modifié est mis aux voix et adopté.

Article 13.

M. McKnight propose,—Que l'article 13 soit modifié par la substitution aux mots «peut nommer» aux lignes 27 et 28, à la page 6, de ce qui suit:

«nomme»

Le projet d'amendement est mis aux voix et adopté par vote à main levée, comme suit: Pour: 7; Contre: 0.

M. Mayer propose,—Que l'article 13 soit modifié par la substitution au mot «sept» à la ligne 29, à la page 6, de ce qui suit:

«quatre»

Un débat s'ensuit.

Au cours de la réunion, M. Thompson, conseiller du Comité et les témoins ont répondu aux questions.

A 18h05, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 19h30.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Wednesday, September 7, 1983

• 0908

The Chairman: Order, please. We are resuming consideration of Bill C-155, An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof.

We stood Clause 2, as amended. We have carried Clause 3, as amended. In order to question the minister on the various aspects of the bill, we will have to revert to Clause 2. Is there unanimous consent to revert to Clause 2?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Thank you.

On Clause 2—*Definitions*

The Chairman: I again welcome the Hon. Lloyd Axworthy, Minister of Transport, to the committee. I understand that the minister must be in Cabinet by 10.30 a.m.; that means we have one hour and twenty minutes of questioning the minister. I will start immediately with Mr. Mazankowski, unless the minister has an opening statement he wants to make.

Hon. Lloyd Axworthy (Minister of Transport): Mr. Chairman, I do not have a formal statement to make, but I would like to make a few opening comments if I could, for a minute or two.

The Chairman: Yes. Proceed please, Mr. Minister.

• 0910

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, my second appearance here is designed, I hope, to help the committee along with its work. I have been following with a great deal of interest the progress being made in developing this legislation to its final report stage. From the transcripts I have seen there are a couple of questions that have appeared. Perhaps I can give some brief answers to them, and then make myself available for questions to members of the committee.

There still seems to be some lingering anxiety on the part of certain members about the ability of the committee and the role of the committee in relation to the basic bill put forward by the government. I just would want to reiterate, Mr. Chairman, I think as you yourself have pointed out many times, that in those areas of the bill which fall into expenditures of money, we recognize, through proper procedure, that that is an area that rightfully belongs to the government for amendment at report stage. However, as I pointed out in my initial appearance, I am certainly very receptive to the views of this committee in relation to those areas, based upon the fact that this committee has had an unique opportunity to examine a wide range and number of opinions and views, to the extent that the committee itself can reach agreement on some of those areas, and I would certainly be very receptive and open to the views and recommendations of the committee.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le mercredi 7 septembre 1983

Le président: À l'ordre, je vous prie. Nous reprenons l'étude du projet de loi C-155, Loi visant à faciliter les transports, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence.

Nous avons réservé l'article 2 modifié et adopté l'article 3 modifié. Pour pouvoir interroger le ministre sur les divers aspects du projet de loi, nous devons revenir à l'article 2. Le Comité consent-il à l'unanimité à revenir à l'article 2?

Des voix: D'accord.

Le président: Merci.

A l'article 2—*Définitions*

Le président: Je souhaite de nouveau la bienvenue au ministre des Transports, l'honorable Lloyd Axworthy. Je crois savoir qu'il a une réunion du Cabinet à 10h30, ce qui signifie que nous avons une heure et vingt pour lui poser des questions. Je donne immédiatement la parole à M. Mazankowski, à moins que le ministre ait une déclaration d'ouverture à faire.

L'honorable Lloyd Axworthy (ministre des Transports): Monsieur le président, je n'ai pas de déclaration officielle à faire, mais j'aurais quelques commentaires, si vous me donnez une minute ou deux.

Le président: Allez-y, monsieur le ministre.

M. Axworthy: Monsieur le président, j'espère que ma deuxième comparution devant le Comité l'aidera dans ses travaux. J'ai suivi avec beaucoup d'intérêt le progrès de cette mesure législative jusqu'à l'étape du rapport final. D'après les comptes rendus que j'ai lus, une couple de questions semblent s'être posées. Je pourrais peut-être y répondre brièvement, puis répondre à celles des membres du Comité.

Certains membres du Comité semblent toujours s'inquiéter un peu de la capacité et du rôle du Comité à l'égard du projet de loi présenté par le gouvernement. Je voudrais simplement répéter, monsieur le président, comme vous l'avez vous-même signalé à plusieurs reprises, qu'en ce qui concerne les aspects du projet de loi qui ont trait à la dépense d'argent, nous admettons qu'il s'agit d'un point qu'il incombe à juste titre au gouvernement de modifier l'étape du rapport. Cependant, comme je l'ai signalé lors de ma première comparution, je suis certes très réceptif aux vues du Comité à ce sujet, car celui-ci a eu une chance unique d'examiner un large éventail d'opinions et de vues, ce qui lui a permis de s'entendre sur certains de ces aspects. Je serai certes très réceptif et ouvert aux vues et recommandations du Comité.

[Texte]

So, while they may not appear in the way of a formal amendment to the bill, I would not want, in any way, the committee to feel that they should not exercise some scope in making their combined wisdoms and feelings and positions known in some of these critical areas, because I think that would provide, certainly me and the government, a great service in helping us to finally complete the bill.

As for some of the specific issues, I could perhaps just comment on three of them.

The first one: There has been some request or questioning about whether the government has any further amendments to make. I would like to circulate one proposed series of amendments this morning that, again, members can just use by way of information. That has to do with the review clause in the bill. I do not know if the clerk has copies of those.

The amendment calls for an amendment that would provide for an independent, three-to-five-member board of inquiry that would be empowered under the Inquiries Act to look at such concerns as the method of payment and the ability to pay. This regionally balanced committee would be in place before April 1 and would report by July 31, 1985. The Inquiry Committee, therefore, would begin monitoring the implementation of this bill almost immediately upon approval.

I hope this particular amendment, and again I would be open to further modifications by members of the committee, would leave the door open for any corrections we would want to make in what slight imperfections there may now be in the bill. We said that the proposed legislation is not cast in stone; it is a first vital step. I think the feeling of the members of the committee, and those that I have talked to, feel that in order to strengthen and expand the review procedures, as it relates to methods of payments and other, that there should be an initiation of an inquiry and examination immediately upon passage of the legislation, so that much of the preliminary, necessary work can be completed, and that some of the important proposals and ideas that have come forward might have the form in which they can be properly tested and assessed as to their workability and their feasibility.

I would like to circulate that particular amendment, Mr. Chairman, and, if it was within the wishes of this committee, to have it at some point adopted when you get to the appropriate clause.

A second area of concern that has been expressed is on the very important question of the ability to pay.

• 0915

I think I took the position in my last meeting with this committee that I again am open to suggestions in this area but we have to be quite careful about how we go about rearranging that particular structure. I think in some of the exchanges with members of the committee we pointed out that to the extent we make changes there is obviously the first question of the government's ability to pay for them, which always must be

[Traduction]

Même si ces recommandations ne se présentent peut-être pas sous forme d'un amendement officiel au projet de loi, je ne voudrais vraiment pas que le Comité croit qu'il ne devrait pas se prononcer sur certains de ces aspects critiques, parce que j'estime qu'il rendrait certes un grand service au gouvernement et à moi-même en nous aidant à parachever le projet de loi.

J'aurais quelques commentaires à faire sur trois des points soulevés en particulier.

Tout d'abord, on s'est demandé si le gouvernement avait d'autres amendements à apporter. J'aimerais ce matin faire circuler une série d'amendements proposés que les membres du Comité peuvent utiliser à titre d'information. Ces amendements portent sur la disposition du projet de loi relative à l'examen. Je ne sais pas si le greffier en a des copies.

L'amendement prévoit une commission d'enquête indépendante constituée de trois à cinq membres et habilitée, en vertu de la Loi sur les enquêtes, à examiner des questions comme la méthode de paiement et la capacité de payer. Cette commission de représentation régionale serait créée au plus tard le 1^{er} avril et présenterait son rapport le 31 juillet 1985. La commission d'enquête commencerait donc à contrôler la mise en oeuvre du projet de loi presque immédiatement après son approbation.

J'espère que cet amendement, et je serais encore là prêt à accepter d'autres modifications du Comité, laissera la porte ouverte à toute correction que nous pourrions vouloir apporter aux imperfections mineures qui peuvent subsister présentement dans le projet de loi. Nous avons déclaré que le projet de loi n'est pas gravé dans la pierre, mais qu'il s'agit plutôt d'un premier pas vital. Je crois que les membres du Comité et les personnes avec qui je me suis entretenu estiment que pour renforcer et élargir les procédures d'examen qui s'appliquent aux méthodes de paiement et autres aspects, il faudrait amorcer une enquête et une étude immédiatement après l'adoption de la mesure législative afin qu'une bonne partie des travaux préliminaires nécessaires puisse être terminée et que certaines des propositions et idées importantes mises de l'avant puissent être formulées de façon à ce qu'on puisse en évaluer l'applicabilité et la faisabilité de la façon appropriée.

J'aimerais distribuer cet amendement en particulier, monsieur le président. J'aimerais en outre, si tel est le désir du Comité, qu'il soit adopté à un moment donné lorsque vous parviendrez à la disposition pertinente.

Une deuxième inquiétude que l'on a soulevée a trait à la question très importante de la capacité de payer.

Je crois avoir déclaré, lors de ma dernière comparution au comité, que je suis toujours ouvert aux suggestions dans ce domaine, mais que nous devons être très prudents en modifiant cette structure en particulier. Lors des échanges de vues qui ont eu lieu avec les membres du comité, nous avons signalé que, dans la mesure où nous apportons des modifications, la première question qu'il faut se poser a de toute évidence trait à la capacité du gouvernement de payer ces modifications, ce

[Text]

kept in mind; we cannot overly strain the already very substantial commitment made by the government.

On the question of the removal of the volume cap, I think it was pointed out in an exchange between myself and Mr. Hargrave, I believe, at the last committee that any major change in that area would have very serious further effects in volume disparity for livestock producers and therefore has to be assessed and judged in relation to that particular problem. What distortions still remain we would not want to further enhance, and therefore I think there are some serious problems with that particular proposal.

On the question of the safety net itself, I would again say that the capacity of the Treasury further along down the line is one that would have to be considered. The proposals introduced by my predecessor, Mr. Pepin, were, as we know, not as an income maintenance program but as a protection against major emergencies or any large, serious fall-off in grain prices that would affect the ability to pay farmers; but if the committee was able to come forward with a broad, forceful endorsement of some concept in that area, then I am sure that we would be prepared to look at it.

The third area I again want to reiterate my own concern about is the question of the obligations of performance of railways under this bill. There have been a lot of questions raised through the hearings. I do not want, Mr. Chairman, to infringe upon the work of this committee. I understand that a number of proposals are already being contemplated. I believe a number of fairly effective provisions are already contained in the legislation; however, if there is a willingness on the part of members to consider further ways of clarifying the performance and requirements of railways and their obligations, again I would be prepared to respond. But I do not want to introduce amendments per se because I think that is something that should rightfully belong to the initiatives of this committee.

Mr. Chairman, with those opening remarks just to try and clarify the situation, I will make myself available.

I would, perhaps, close with a small apology to members of the committee. I only have until about 10.30 a.m. I have an item on Cabinet I must address that is fairly critical and urgent. So whatever questions can be put, I am also certainly prepared, if the committee wants, to be in further communication with them.

The Chairman: Thank you, Mr. Minister.

Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: It is highly unlikely that members who wish to question the minister are all going to get on by 10.30 a.m. Would it be possible for the minister to come back this afternoon if he is needed . . .

The Chairman: Why do we not question the minister for what . . .

Mr. Benjamin: —for some period of time?

[Translation]

qu'il ne faut jamais oublier. Nous ne pouvons surcharger à l'excès l'engagement déjà très important du gouvernement.

En ce qui concerne la suppression du plafond relatif au volume, je crois qu'on a signalé, lors d'un échange de vues entre M. Hargrave et moi-même au cours de la dernière réunion, que toute modification majeure dans ce domaine aurait, pour les producteurs de bétail, des répercussions très graves quant aux différences de volumes et qu'il fallait par conséquent évaluer la situation en regard de ce problème particulier. Nous ne voudrions pas accentuer les différences qui persistent et c'est pourquoi j'estime que cette proposition en particulier présente quelques problèmes graves.

En ce qui concerne les mesures de sécurité, j'aimerais répéter qu'il faut tenir compte de la capacité future du trésor public. Les propositions présentées par mon prédécesseur, M. Pepin, ne constituaient pas un programme de soutien de revenu, mais plutôt des mesures de protection contre les urgences majeures ou contre toute chute importante et grave des prix du grain qui affecterait la capacité de payer des agriculteurs. Si le comité pouvait présenter à ce sujet une proposition générale bénéficiant d'un appui solide, je suis persuadé que nous serions disposés à l'examiner.

Le troisième aspect au sujet duquel je voudrais répéter mes inquiétudes est celui de la performance exigée des compagnies ferroviaires en vertu de ce projet de loi. On a soulevé une foule de questions au cours des audiences. Je ne veux pas empiéter sur les travaux du comité, monsieur le président. Je crois savoir qu'il étudie déjà un certain nombre de propositions. J'estime que la mesure législative contient déjà un certain nombre de dispositions relativement efficaces. Cependant, si les membres du comité sont disposés à examiner d'autres façons de clarifier les dispositions relatives à la performance et aux obligations des compagnies ferroviaires, je serais prêt à y donner suite. Je ne veux cependant pas présenter d'amendements pour le simple plaisir de le faire parce que j'estime que cette initiative devrait provenir du comité.

Monsieur le président, après ces quelques remarques destinées à clarifier, je l'espère, la situation, je suis prêt à répondre aux questions du comité.

Je termine en priant les membres du comité de m'excuser. Je n'ai que jusqu'à 10h30 environ. J'ai une question assez critique et urgente à soumettre au Cabinet. Peu importe les questions que l'on pourra me poser, je suis certes disposé à communiquer de nouveau avec le comité s'il le souhaite.

Le président: Je vous remercie, monsieur le ministre.

Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Il est très peu probable que les députés qui veulent poser des questions au ministre aient tous la chance de le faire avant 10h30. Le ministre pourrait-il au besoin revenir cet après-midi . . .

Le président: Pourquoi ne lui posons-nous pas de questions durant . . .

M. Benjamin: Pendant quelque temps?

[Texte]

The Chairman: —time is available, and then decide that question? It seems to me if we get involved in peripheral issues at the moment it simply cuts into the time available to question the minister. So I would suggest that we proceed with the questioning and then we can deal with other issues at 10.30 a.m.

I will start with Mr. Mazankowski; 15 minutes.

Mr. Mazankowski: Mr. Minister, as you are aware, we are at the commencement of Clause 4 in our clause-by-clause study of the bill. Are you still of the opinion that we are going to have sufficient time to deal with this bill, and deal with it in the comprehensive fashion that we believe is necessary, within the given timeframe that we have?

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, I . . .

The Chairman: Before you answer, Mr. Minister, I must point out that the given timeframe was a negotiated timeframe and it was a timeframe set by motion of this committee.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, that has well been known. I am asking this question to the minister and asking him if in his opinion he feels there is sufficient time to study the bill . . .

The Chairman: Mr. Mazankowski, I let you ask your question; allow me to make my comment to the minister.

Mr. Mazankowski: Well, with respect, Mr. Chairman, I am not sure why that intervention is necessary. I think the minister very well knows that a timeframe has been established. I am simply asking him for his opinion.

• 0920

The Chairman: Well, he can give you his opinion when I have finished advising him that the decision was a decision of the committee. It is in that spirit that I have been conducting the committee.

Mr. Minister, if you wish to give your opinion, please proceed.

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, I think the members of the committee themselves are the best judges of this, as to whether they have the time available to address the priority items that they would like to prepare. I would not want to make a practice as a minister of prejudging the deliberations, particularly in a procedural matter, of the members of this committee. I think they know the extreme importance this bill has, and they also know how much time it has taken thus far to go through the various rounds of consultation.

It would certainly be my deep desire that this committee fulfil the mandate and reference set forward by Parliament as expeditiously as possible, because as we know, there are a number of very critical items on the parliamentary timetable. There are a number of other issues I think the government would like to maintain. But I would wait for the call of the Chair on this question, Mr. Chairman. I am more in your hands than vice-versa, because I think it really is a matter for the committee to judge. I would just want to underline my

[Traduction]

Le président: Le temps dont nous disposons, puis nous déciderons ensuite. Il me semble que toute digression pour le moment empiète tout simplement sur le temps dont nous disposons pour interroger le ministre. Je proposerais donc que nous passions aux questions, et nous pourrions ensuite régler d'autres problèmes à 10h30.

Monsieur Mazankowski, vous avez 15 minutes.

M. Mazankowski: Monsieur le ministre, comme vous le savez, nous en sommes au début de l'article 4 dans notre étude article par article. Estimez-vous toujours que nous avons suffisamment de temps pour étudier ce projet de loi avec autant de profondeur que nous le jugeons nécessaire, compte tenu de notre délai?

M. Axworthy: Monsieur le président, je . . .

Le président: Avant de répondre, monsieur le ministre, je dois signaler que le délai a été négocié et fixé à la suite d'une motion du comité.

M. Mazankowski: Monsieur le président, on le sait bien. Je demande au ministre s'il estime que nous avons suffisamment de temps pour étudier le projet de loi . . .

Le président: Monsieur Mazankowski, je vous ai laissé poser votre question. Permettez-moi de faire quelques observations au ministre.

M. Mazankowski: Avec tout le respect que je vous dois, monsieur le président, je ne sais pas si cette intervention est nécessaire. Je crois que le ministre sait très bien qu'un délai a été fixé. Je lui demande simplement son avis.

Le président: Il pourra vous dire ce qu'il en pense lorsque j'aurai fini de lui dire que la décision a été prise par le Comité. C'est dans cet esprit que je dirige les travaux.

Monsieur le ministre, si vous voulez donner votre avis, allez-y.

M. Axworthy: Monsieur le président, je crois que les membres du comité sont les meilleurs juges quant à savoir s'ils disposent du temps nécessaire pour examiner les questions prioritaires sur lesquelles ils aimeraient se pencher. Je ne voudrais pas prendre l'habitude, en tant que ministre, de préjuger des travaux du Comité, particulièrement ce qui concerne une question de procédure. Je crois que les membres du comité connaissent l'extrême importance de ce projet de loi et qu'ils savent en outre combien de temps il leur a fallu jusqu'à maintenant pour les diverses consultations.

Je souhaite certes que le Comité s'acquitte aussi rapidement que possible du mandat qui lui a été confié par le Parlement, parce que nous savons que le programme parlementaire comporte un certain nombre de dispositions très critiques. Il y a un certain nombre d'autres questions que le gouvernement aimerait régler, mais je m'en remettrai à la décision de la présidence à ce sujet, monsieur le président, parce que je suis bien plus entre vos mains que vous ne l'êtes entre les miennes et que c'est au Comité qu'il revient vraiment de trancher cette

[Text]

concern that the bill should get a proper and comprehensive judgment by this committee in those particular clauses.

Mr. Mazankowski: Mr. Minister, given that spirit and the fact that it is now quite obvious that we are not going to be able to deal with the bill comprehensively in the time that is allocated, would you be prepared to use your good offices in seeking that the committee is granted additional time? I think it becomes a House order, but a lot will depend on the disposition of the members on the government side, and particularly the members of the Cabinet.

Mr. Axworthy: Mr. Mazankowski, as I said earlier, I think that is something I really would want to defer judgment on until the Chair itself made such a recommendation. I suppose I would be in a much better position to do that after the full completion of the allotted time that has been assigned to it—as to whether in fact there is a requirement for some additional periods of time.

I do not know if that should be anticipated now. I guess I would prefer to see the committee do as much as possible within the time available and then make that judgment. We now have a couple of very good serious days of work left, and I think at that time I would be glad to be in communication with the chairman of this committee in terms of whether he would like to represent any of the wishes of the committee at that time.

The Chairman: Mr. Mazankowski, that was precisely why I made the opening comment. It does not require a House order; it requires a decision of this committee.

Mr. Mazankowski: Well, then, Mr. Chairman, that is very interesting.

Mr. Minister, if it became apparent that the work of this committee could not be thoroughly completed in the study of this bill within the time allocated, I take it that you would be supportive of seeing that additional time was granted to the committee so it could conclude its work properly.

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, I would be supportive of any effort by this committee seriously to address some of the key concerns they have heard and how those might be translated into judgments on the bill. I think that is always the great parliamentary balance that must be weighed: the time factor against the capacity to work. I think a discipline is exercised from both sides of that ledger. My concern as the minister responsible for this legislation is to make sure that we get the best possible piece of legislation, but in a time that would also ensure that its implementation can be brought about this fall so that the important economic impacts start flowing into the country at a time when we do need that kind of creation of jobs and the economic growth that this bill would bring about.

Mr. Mazankowski: Mr. Minister, in the August 30 *Globe and Mail* you elaborated on the important question of the farmer's ability to pay. In the story you were quoted as saying that the government is still considering the farmer's ability to

[Translation]

question. Je voudrais simplement signaler que j'aimerais que le Comité porte un jugement approprié et complet sur le projet de loi et sur ces dispositions en particulier.

M. Mazankowski: Monsieur le ministre, compte tenu de cela et du fait qu'il est maintenant tout à fait évident que le temps accordé ne nous permettra pas d'étudier le bill en détail, seriez-vous disposé à intervenir pour que le comité ait plus de temps? Je crois qu'il faut un ordre de la Chambre à cette fin, mais tout dépendra de l'attitude des députés ministériels, et particulièrement des membres du Cabinet.

M. Axworthy: Monsieur Mazankowski, comme je l'ai déjà dit, je ne voudrais vraiment pas me prononcer sur cette question tant que la présidence même n'aura pas présenté de recommandation à cet effet. Je suppose que je serai en bien meilleure position pour intervenir une fois écoulé le délai accordé au comité. C'est alors que l'on pourra décider s'il lui faut plus de temps.

Je ne sais pas si on peut le prévoir pour le moment. Je préférerais que le comité avance le plus loin possible dans ses travaux compte tenu du délai accordé et poser ensuite ce jugement. Il nous reste encore une couple de bonnes journées de travail et je serais ensuite disposé à communiquer avec le président du Comité pour savoir s'il a des recommandations à faire.

Le président: Monsieur Mazankowski, voilà précisément pourquoi j'ai fait ma déclaration au début. Un ordre de la Chambre n'est pas nécessaire. Il suffit d'une décision du comité.

M. Mazankowski: C'est très intéressant, monsieur le président.

Monsieur le ministre, s'il devient évident que le comité ne peut effectuer une étude approfondie du projet de loi en-deçà du délai qui lui est accordé, j'en conclus que vous seriez en faveur que l'on accorde au comité plus de temps pour lui permettre d'achever ses travaux de la façon appropriée.

M. Axworthy: Monsieur le président, j'appuierai tout effort du comité en vue d'examiner certaines des questions clés qui ont été soulevées et de déterminer comment ces interventions pourraient se traduire en opinions sur le projet de loi. Il y a toujours le grand équilibre parlementaire qu'il faut maintenir entre le facteur temps et la capacité de travail. Je crois que les deux parties font preuve d'une certaine discipline. Comme ministre responsable de cette mesure législative, mon rôle est de m'assurer que nous obtenons la meilleure mesure possible, mais en-deçà d'une certaine période qui assurera aussi que l'on pourra le mettre en oeuvre cet automne afin que les retombées économiques importantes commencent à se manifester à un moment où nous avons besoin de ce genre de création d'emplois et de la croissance économique qu'entraînera ce projet de loi.

M. Mazankowski: Monsieur le ministre, dans la livraison du 30 août du *Globe and Mail*, vous avez parlé de la question importante de la capacité de payer de l'agriculteur. Selon l'auteur de cet article, vous avez déclaré que le gouvernement

[Texte]

pay as an important issue; that you would be prepared to go to Cabinet, if necessary, if the committee agreed that the burden should be lightened. I am not sure whether that is an accurate quote, but I assume that it is, unless otherwise indicated.

• 0925

Mr. Axworthy: It is one of the few times, Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Minister, could you elaborate as to what you had in mind? Were you thinking there in terms of reducing the level of the safety net, or were you thinking in terms of a reduced level of producer participation as to the increase in railway costs? Or both?

Mr. Axworthy: It seemed to me, Mr. Chairman, that the question there would hinge very much on the safety net issue. It is not an immediate cost, but it is one that does have pretty major implications down the road. I think the potential heavy draw upon the Consolidated Revenue Fund would be in the latter part of this decade. But at that point, as stewards for some future governments of whatever nature, I think we would not want to rush into that without having pretty good judgment as to how necessary it would be.

But I would like to express my own feelings as acquired in discussion and talk with a number of people in the agricultural community, which are that while there is a continuing strong demand for food products in the world, the pricing has not been commensurate; yet, at the same time costs have been going up. Therefore I think this committee should seize itself of that particular issue.

But I would want to target the particular focus of that comment I made, which is that any recommendation of Cabinet would have to be based upon a particularly strong endorsement by this committee. I do not think it can be half-hearted, lukewarm, or partial. It would have to reflect the fact that this is something the members of the committee of all parties would see as an item of significant proportions. I think that would be required in order to bring about changes in the present proposed amendments that Mr. Pepin made.

Mr. Mazankowski: Mr. Minister, you are well aware of the very strong representations that this committee received ...

Mr. Axworthy: Yes.

Mr. Mazankowski: —on that very point, the level of the safety net. We had a variation of anywhere from 5% up to 8%. Also the question of the level of producer payment after the year 1985-1986. Most recommendations that we received urged us to go back to the Gilson formula of the producers picking up the first 4.5% rather than the 6%. Would you be prepared to look at that, if the committee found a consensus on that very important matter?

Mr. Axworthy: Again, I would share that concern. But I think that is the role the review would provide—that is, to

[Traduction]

considère toujours la capacité de payer du producteur comme une question importante et que vous seriez prêt à intervenir au besoin auprès du Cabinet si le Comité juge que le fardeau devrait être allégué. Je ne sais pas si l'on vous a bien cité, mais je suppose que c'est le cas, à moins d'identification contraire.

M. Axworthy: C'est une des rares fois, monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le ministre, pourriez-vous préciser ce à quoi vous pensiez? Pensiez-vous à rabaisser les mesures de sécurité ou à réduire la participation des producteurs à l'augmentation des coûts ferroviaires? Ou aux deux?

M. Axworthy: Il m'a semblé, monsieur le président, que la question repose énormément sur les mesures de sécurité. Il ne s'agit pas de coûts immédiats, mais qui pourraient avoir des répercussions assez importantes plus tard. Je crois que les paiements possiblement importants du Fonds du revenu consolidé auront lieu vers la fin de la présente décennie. Cependant, en tant que gardiens des gouvernements futurs, quelle qu'en soit la nature, je crois que nous ne voudrions pas nous engager là-dedans tête baissée sans avoir une assez bonne idée de la nécessité de ces mesures.

J'aimerais cependant dire ce que j'en pense après avoir discuté avec un certain nombre de représentants de la communauté agricole. Même si la demande de produits alimentaires demeure solide dans le monde, les prix ne correspondent pas à cette solidité, mais les coûts ont quand même augmentés. C'est pourquoi j'estime que le Comité devrait examiner cette question en particulier.

J'aimerais cependant préciser mes commentaires, selon lesquels toute recommandation du Cabinet devrait être fondée sur un appui particulièrement solide du Comité. Je ne crois pas que cet appui puisse être mitigé, tiède ou partiel. L'intervention du Comité devrait refléter le fait que ses membres de tous les partis estiment que cette question a des répercussions importantes. Je crois que ce serait nécessaire pour modifier les projets d'amendements actuels proposés par M. Pépin.

M. Mazankowski: Monsieur le ministre, vous êtes tout à fait au courant des instances très fermes que le Comité a reçues ...

M. Axworthy: En effet.

M. Mazankowski: —à ce sujet même, soit la question du niveau des mesures de sécurité. Les pourcentages recommandés ont varié de 5 à 8 p. 100. Il y a aussi la question du niveau des paiements aux producteurs après 1985-1986. La plupart des recommandations que nous avons reçues nous exhortaient à revenir à la formule Gilson selon laquelle les producteurs assumeraient la première tranche de 4.5 p. 100 au lieu de 6 p. 100. Seriez-vous disposé à examiner cette possibilité si le Comité s'entend sur cette question très importante?

M. Axworthy: Je suis aussi de cet avis. J'estime cependant que ce serait le rôle du Comité d'examen, à qui il incomberait

[Text]

determine how that formula in fact fitted the reality as expressed in the new legislation.

Mr. Mazankowski: In other words, am I to take it, Mr. Minister, that any one of those combinations, providing there is a strong endorsement from this committee, may prompt an action on your part to your Cabinet colleagues to lighten the burden?

Mr. Axworthy: No. Mr. Chairman, the government's position is well set out in the bill itself. The role of this committee is to determine how it might be improved. If there were a very strong endorsement by the committee that there are certain areas where it can be improved, I have always said I am prepared both either to respond where I have the authority to respond as an individual minister, to do so. If it required me to go back to Cabinet to represent those views, I would do so.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, on the very important issue of MCRs, or minimum compensatory rates, while it is not specifically included in the bill there are indeed implications for the proposal to remove the MCRs on the movement of rapeseed or canola products east of Thunder Bay. Mr. Chairman, I think we are all aware of the fact that you did have a meeting with representatives of the Canola Crushers Association.

• 0930

I am wondering, Mr. Minister, if you have anything to report to the committee in terms of arriving at a solution or a consensus with respect to the treatment of the canola crushers inasmuch as they would be affected by the removal of the MCRs, as is envisioned by the government.

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, I can point out several things to Mr. Mazankowski. First, I have received a copy of the Allen report commissioned by Mr. Pepin. I have not yet had an opportunity to discuss it with two of my colleagues who are quite closely linked to it. Both Mr. Whalen and Mr. Argue are away at the present time. I certainly will be undertaking to discuss with them the findings of the Allen report.

Also, in the sense that I have a secondary role as the chairman of the Western Affairs Committee of Cabinet, I have agreed to bring the matter forward for consideration by the Western Affairs Committee, at which time we would have representations from the canola crushers, both east and west, and have that committee do a serious review of both the Allen report plus those very direct representations. I would hope that particular process might be completed within about a month's time.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, on that very point, we have before us Bill C-155 which directly or indirectly encompasses that very important issue. It seems to me that is a pretty vital and integral part of this whole exercise, and if we are not going to have the facts ascertained before a month's time then it makes it very difficult for this committee to deal with that important subject. I know that all members of this committee are disposed of that particular problem. We have had strong representations individually and in the course of the committee

[Translation]

de déterminer comment cette formule correspond en fait à la réalité exprimée dans la nouvelle mesure législative.

M. Mazankowski: Autrement dit, dois-je en conclure, monsieur le ministre, que n'importe quelle de ces combinaisons, à condition que le Comité l'appuie fermement, pourrait vous inciter à intervenir auprès de vos collègues du Cabinet pour alléger le fardeau?

M. Axworthy: Non. Monsieur le président, la position du gouvernement est bien établie dans le projet de loi lui-même. Le rôle du Comité consiste à déterminer comment on pourrait l'améliorer. Si le Comité recommande très fortement certaines améliorations, j'ai déjà dit que je suis disposé à y donner suite lorsque j'en ai le pouvoir à titre de ministre. Si je dois soumettre ces recommandations au Cabinet, je le ferai.

M. Mazankowski: Monsieur le président, en ce qui concerne les taux compensatoires minimaux, même si ce n'est pas prévu spécifiquement dans le projet de loi, la proposition visant à éliminer ces taux sur le transport des produits du colza ou du canola à l'est de Thunder Bay entraîne des répercussions. Monsieur le président, nous savons tous que vous avez rencontré des représentants de l'Association des concasseurs de Canola.

Monsieur le ministre, avez-vous quelque chose à signaler au Comité pour ce qui est d'en arriver à une solution ou à un consensus en ce qui concerne le traitement des concasseurs de canola, dans la mesure où ils seraient affectés par l'élimination des taux compensatoires minimaux prévus par le gouvernement?

M. Axworthy: Monsieur le président, j'ai plusieurs choses à signaler à M. Mazankowski. Tout d'abord, j'ai reçu une copie du rapport de l'enquête Allen commandée par M. Pepin. Je n'ai pas encore eu la chance d'en discuter avec deux de mes collègues que cette question intéresse de près. MM. Whelan et Argue sont présentement à l'extérieur. Je discuterai certes avec eux des constatations du rapport Allen.

J'ai en outre un rôle secondaire à jouer à titre de président du Comité du Cabinet sur les affaires de l'ouest. J'ai consenti à soumettre la question au Comité et nous étudierons alors les instances des concasseurs de canola de l'est et de l'ouest. Le Comité du Cabinet examinera attentivement le rapport Allen et ses instances très directes. J'espère que ces travaux seront terminés en un mois à peu près.

M. Mazankowski: Monsieur le président, à ce sujet, nous sommes saisis du projet de loi C-155 qui englobe directement ou indirectement cette question très importante. Il me semble que cela constitue un aspect assez vital et intégral de cette étude et que si les faits ne sont pas établis avant un mois, nous aurons beaucoup de difficultés à étudier cette question importante. Je sais que tous les membres du Comité sont disposés à étudier ce projet en particulier. Nous avons reçu des instances fermes personnellement et durant les travaux du

[Texte]

hearings, and surely, Mr. Minister, we are going to have to deal with that, I would hope, within the context of this bill.

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, I certainly sympathize with the kind of concern raised, but this bill is dealing with the Crow rate, which is everything west of Thunder Bay, and the MCRs east of it really is a separate issue. I think we always will . . .

Mr. Mazankowski: With respect, Mr. Chairman, the new application . . .

Mr. Axworthy: To complete my point, I think it is a separate issue; I do not think it should in any way impede the work of this committee. I am not in any way saying that it is not an important issue, because it is and I have just outlined the steps we are undertaking to deal with it. But I do not think it should in any way delay or hinder the work of this committee because while they are related, they are separate issues.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, with respect, this bill has to deal with grain and oilseeds and grain and oilseeds products. The fact of the matter is that canola is now going to be included under the statutory rate provisions, but really the products of canola are in effect going to be worse off with the withdrawal of the MCRs than they were before, so surely this bill should not be structured in such a way as to discriminate against one sector of the grain and oilseeds-producing sector. It surely should be dealing with the issue at hand, namely to facilitate the movement of the product and ensure there is an encouragement of value-added processing. If that is not going to be achieved under this bill, then I suggest to you, sir, that it is improper, is wrong and should be dealt with within the context within this framework.

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, I do not think Mr. Mazankowski is quite correct in his historical perspective. The rates east of Thunder Bay have never been part of Crow rate discussion or legislation. They were brought in as a separate item. The position the canola crushers in western Canada have is a very serious one, there is no question about that, and I know that they have expressed their views very strongly to this committee. But I think it would be improper if the committee started to make recommendations in that area not having allowed crushers in other parts of the country to equally make their point of view known, and I do not think we want to start another round of hearings in that area. So what I am saying is that the government is very much seized with the issue and that we do have the Allen report in front of us now. We would undertake to dispatch it as quickly as possible and make those kinds of findings known, so that we can try to provide an equitable balance for canola crushers right across Canada.

[Traduction]

Comité et j'espère certes, monsieur le ministre, que nous étudierons cette question dans le cadre des travaux sur ce projet de loi.

M. Axworthy: Monsieur le président, je sympathise certes avec les inquiétudes soulevées, mais ce projet de loi porte sur le tarif du Nid-de-Corbeau qui s'applique à tout ce qui se passe à l'ouest de Thunder Bay et la question des taux compensatoires minimaux à l'est de Thunder Bay est vraiment un sujet séparé. Je pense que nous . . .

M. Mazankowski: Avec tout le respect que je vous dois, monsieur le président, la nouvelle application . . .

M. Axworthy: Pour terminer ce que je voulais dire, j'estime qu'il s'agit-là d'une question séparée et qu'elle ne devrait aucunement ralentir les travaux du Comité. Je ne dis nullement qu'il ne s'agit pas d'une question importante, parce qu'elle l'est et que je viens tout juste de décrire ce que nous ferons pour l'examiner. Je ne crois cependant pas qu'elle devrait retarder les travaux du comité ou y nuire parce que même si ces questions sont liées, elles demeurent quand même séparées.

M. Mazankowski: Monsieur le président, avec tout le respect que je vous dois, le projet de loi porte sur les grains, les graines oléagineuses et leurs produits. Il reste que le canola sera maintenant visé par les dispositions relatives au taux statutaire, mais qu'en réalité, les produits du canola seront en bien plus mauvaise position qu'auparavant à la suite de l'élimination des taux compensatoires minimaux. C'est pourquoi il ne faudrait pas que ce projet de loi soit structuré de façon à susciter la discrimination à l'égard d'un secteur de l'industrie de la production des grains et des graines oléagineuses. Il devrait certes traiter de la question qui nous intéresse, c'est-à-dire faciliter le mouvement du produit et encourager la transformation à valeur ajoutée. Si cela ne se fait pas en vertu de ce projet de loi, j'estime alors, monsieur, que cette mesure n'est pas appropriée, qu'elle est mauvaise et qu'il faudrait l'examiner dans ce contexte.

M. Axworthy: Monsieur le président, je ne crois pas que la perspective historique de M. Mazankowski soit tout à fait correcte. Les taux appliqués à l'est de Thunder Bay n'ont jamais fait partie des discussions ou des mesures législatives sur le taux du Nid-de-Corbeau. Ils ont été appliqués de façon séparée. La position des concasseurs de canola de l'ouest du Canada est sans aucun doute très ferme et je sais qu'ils ont communiqué leurs vues au Comité avec beaucoup de vigueur. Je ne crois cependant pas qu'il conviendrait que le Comité commence à soumettre des recommandations à ce sujet sans avoir permis aux concasseurs des autres régions du pays de faire connaître leur point de vue. Je ne crois pas que nous souhaitions entreprendre une autre série d'audiences à ce sujet. Je veux simplement dire que le gouvernement est très au fait de la question et que nous étudions présentement le rapport Allen. Nous terminerons ces travaux aussi rapidement que possible et nous ferons connaître ces constatations. Nous pourrions alors essayer d'établir un équilibre équitable pour tous les concasseurs de canola du Canada.

[Text]

• 0935

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, the title of this bill is not "An Act to dismantle the Crow rate"; the title of this bill is "An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts . . . thereof". It is more than simply the dismantlement of the Crow, Mr. Chairman, with respect.

Mr. Axworthy: I never said it was a dismantling of the Crow, Mr. Chairman. I thought it was an improvement upon the statutory financial regime for freight rates in western Canada.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I would like to ask the minister: Will the amended Royal Recommendation that the government will have to bring in next week, or whenever, be such as to allow any revisions by the government, or this committee, to the safety net or the cap, in light of the Wheat Board's having called upon grain producers to increase grain production each year, up to and including 1985-1986? They set targets. The grain producers of western Canada in their shipments in the past crop year, which ended at the end of July, hit 33 million tonnes, almost 2 million tonnes above what is already in the legislation as a cap. What is the logic of providing an incentive for grain producers to increase grain production, as requested by the Canadian Wheat Board, and then slapping a cap on how much will be covered under this legislation and thereafter, for the amount after that, the grain producers will pay even more?

Will this Royal Recommendation take that into account? Will it take into account what we have heard from groups and individuals on all sides of the argument about the cap's being too low and the safety net's being too high? This is not just the opinion of some members of the committee but of most, if not all, of the submissions we have heard.

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, I think Mr. Benjamin raises some important points, ones I have tried to address before. I think there is no question that we have to be careful in this legislation that we structure a regime that is within the ability to pay of producers.

The key question is, what is the best way of doing that without providing, say, serious injury to other agricultural interests? One of the major concerns we have had revolving around the issue of the method of payment has been the continuing distortion that exists between livestock producers and value-added producers and grain producers, and I think it is important that this bill, over time, will serve to reduce that distortion—certainly at a slower rate of increment than would have been the case under a direct producer-pay system, unquestionably, but nevertheless it would have that longer-term impact.

[Translation]

M. Mazankowski: Monsieur le président, le titre du projet de loi n'est pas «Loi visant à abolir le taux du Nid-de-Corbeau», mais plutôt «Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois—en conséquence». Avec tout le respect que je vous dois, monsieur le président, il s'agit bien plus que de simplement abolir le taux du Nid-de-Corbeau.

M. Axworthy: Je n'ai jamais dit qu'on voulait l'abolir, monsieur le président. Je croyais qu'il s'agissait d'une amélioration du régime financier statutaire appliqué aux taux de transport des marchandises dans l'ouest du Canada.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, le ministre nous dirait-il si la recommandation royale modifiée que le gouvernement devra présenter la semaine prochaine, ou peu importe, permettra au gouvernement ou au Comité d'apporter des modifications aux mesures de sécurité ou au plafond, compte tenu du fait que la Commission du blé a demandé aux producteurs de grain d'accroître leur production chaque année, jusqu'en 1985-1986 inclusivement. La Commission a fixé des objectifs. Les expéditions des producteurs de grain de l'Ouest du Canada, au cours de la dernière campagne agricole qui s'est terminée à la fin de juillet, ont atteint 33 millions de tonnes, soit presque deux millions de tonnes au-dessus du maximum déjà prévu par la mesure législative. On encourage les producteurs de grain à accroître leur production, comme le leur a demandé la Commission canadienne du blé, puis on limite le volume couvert par cette mesure législative. Les producteurs de grain paieront encore plus pour les quantités qui dépassent le plafond. Où est la logique dans cela?

La recommandation royale en tiendra-t-elle compte? Tiendra-t-elle compte du fait que des groupes et des particuliers des deux côtés de la médaille ont déclaré que le plafond est trop bas et que les mesures de sécurité sont trop élevées? Ce n'est pas l'avis uniquement de certains membres du Comité, mais de majorité, sinon de la totalité, des intervenants que nous avons entendus.

M. Axworthy: Monsieur le président, M. Benjamin soulève des points importants que j'ai déjà essayé d'aborder. Il ne fait aucun doute que nous devons faire preuve de prudence dans cette mesure législative en établissant un régime qui tienne compte de la capacité de payer des producteurs.

La question clé est la suivante: Quelle est la meilleure façon de le faire sans nuire gravement à d'autres intérêts agricoles? Une des principales inquiétudes que nous avons au sujet de la question de la méthode de paiement a été la disparité continue entre les producteurs de bétail, les producteurs de biens à valeur ajoutée et les producteurs céréaliers. J'estime qu'il importe que ce projet de loi aide à aplanir ces disparités avec le temps—et à un rythme d'augmentation plus lent que cela n'aurait été le cas en vertu d'un système direct de paiement aux producteurs. Cela ne fait aucun doute, mais cela aurait néanmoins eu de telles répercussions à plus long terme.

[Texte]

However, if the committee were to recommend a release of the cap, you would again provide a further difficulty for livestock producers by creating a larger rate of distortion again between their position and that of the grain producers. That is why I just provided, in part, the caution that was raised by the discussions I have had that the committee should balance that off very carefully. The agricultural community of western Canada is composed not purely of grain producers; they are certainly a very major segment, but there are other major producers who have very strong interests in this bill and we should again try to achieve the proper balance between the variety of agricultural interests there are in the west.

• 0940

As far as the safety net is concerned, I think I have already indicated that the ability to pay might be given more of a guarantee in future difficulties by the lowering of that net. But that has to again be countered against the very substantial commitment of perhaps this billion dollar expenditure in 1988-1989 that would be required by taxpayers to provide that guarantee.

Those are the issues that I requested the committee address. If there is a full-scale agreement, then I am open to those recommendations. But I cannot in any way guarantee the government's position; that is something that only Cabinet itself could decide.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, that is one of the essential disagreements. That is what I consider to be the greatly overrated so-called distortion that the grain producer and the Crow rate are being blamed for the problems of livestock producers and processors and feeders when their problems are related to a host of other things. If there is any distortion caused by the Crow rate, it is a minor part of the problem. Surely the objective is to increase Canada's grain production and increase our grain exports, which covers the overwhelming majority of our grain production.

Will the Royal Recommendation provide for further inclusion of specialty crops and processed crops other than what is outlined in the draft government amendment? Mr. Kroeger and others told me last week that this would further harm the livestock industry and feeders because it would jeopardize more things that are fed to livestock being put under the statutory regime. But there are a number of crops that are not fed to livestock, and a number of processed products that are not fed to livestock. Would the government be prepared to accept amendments that would include things like canary seed, field beans, field peas, forage seeds, mustard seed, sunflower seeds, triticale, pea meal, bulk flour and pea flour? None of that is fed to livestock. Sunflower oil—if you are going to include linseed oil, rapeseed oil, canola oil, then surely it is only fair that sunflower oil be included, since it is not fed to livestock. If you are going to include oatmeal, rye

[Traduction]

Cependant, si le Comité recommande de hausser le plafond, il poserait une autre difficulté aux producteurs de bétail en accentuant la disparité entre leur position et celle des producteurs céréaliers. Voilà en partie pourquoi, à la suite des discussions que j'ai eues, j'ai dit que le Comité devrait être très prudent. La communauté agricole de l'Ouest du Canada ne compte pas uniquement des producteurs céréaliers. Ils en constituent certes un élément très important, mais il y a d'autres grands producteurs très intéressés par ce projet de loi et je répète que nous devrions essayer de parvenir à un équilibre entre les divers intérêts agricoles de l'Ouest.

Puisqu'il s'agit de filet de sécurité, je crois, comme j'ai eu l'occasion de le souligner d'ailleurs, que la capacité de paiement serait d'autant plus assurée à l'avenir que si l'on pouvait abaisser le filet advenant les difficultés que l'on aurait à envisager. Mais encore là il faudrait y contrecarrer en rapport avec cette appréciable dépense prévue en 1988-1989 et que l'on s'est fixée; le tout se chiffrant à un milliard de dollars... une somme que les contribuables devront verser pour offrir une telle garantie.

Comme je l'ai prié de le faire, voilà les questions sur lesquelles le Comité devra se pencher. S'il y a accord unanime, alors je me verrai disposé à recevoir ces recommandations. Cependant, je ne puis vous assurer de la politique du gouvernement; seul le cabinet en décidera.

M. Benjamin: Monsieur le président, voilà précisément une des questions majeures sur lesquelles il y a désaccord. Voilà ce que je considère comme étant la question disproportionnée, soit la prétendue distorsion à l'effet que le producteur de grains et le tarif du Nid-de-Corbeau sont à blâmer pour tous les maux qu'éprouvent les éleveurs, les traiteurs et les nourrisseurs de bestiaux alors que leurs difficultés sont reliées à une kyrielle de facteurs étrangers. S'il y a distorsion résultant du tarif du Nid-de-Corbeau, il ne s'agit là que d'une partie infime du problème. Accroître la production du grain canadien et son exportation est certainement l'objectif souhaité puisque cet élément couvre en majeure partie la question de notre production de grains.

Est-ce que la recommandation de la Commission d'étude assurera en plus l'inclusion des cultures spéciales et transformées autres que celles dont on fait mention dans la première ébauche de l'amendement que se propose le gouvernement? M. Kroeger et bien d'autres m'ont avisé la semaine dernière que cela ne fera qu'aggraver le cas de l'industrie du bétail et des nourrisseurs de bestiaux, étant donné que le résultat compliquera encore plus la question des aliments fournis aux bestiaux si on les insère dans une loi statutaire. Il y a plusieurs cultures qu'on ne donne pas aux bestiaux ainsi qu'un nombre appréciable de produits transformés. Le gouvernement se voit-il disposé à recevoir des propositions d'amendement qui auraient pour but d'inclure des produits tels que les graines de canari, le haricot des champs, le grain de fourrages, la graine de moutarde, le tourteau de tournesol, le triticale, la farine brute de pois, la farine en vrac et la farine extraite de pois? Aucun

[Text]

meal, wheat meal, corn meal, and barley meal, what is wrong with including pea meal? That is not fed to livestock. If you are going to have all these other crops in there anyway, will the royal recommendation allow for this further half a dozen specialty crops and processed specialty crops to be included?

I made a mistake; sunflower oil is already in the bill, and triticale. But these other things—the field beans, the field peas, forage seeds, lentils, mustard seeds, sunflower seeds—would the government be amendable to accepting those inclusions?

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, in response to Mr. Benjamin, I would first like to say, just by way of correcting the record, that when he said the livestock position is a negligible one, I recall the Gilson report said that in 1980 it involved something like \$2 billion worth of exports, which hardly makes it negligible production. That hardly makes it a negligible...

Mr. Althouse: The effect was negligible.

Mr. Axworthy: I think that the importance of livestock... I come from a province where I believe about 40% of our agricultural product is in the livestock area, and we consider ourselves to have a very critical interest in this area. I know some of the other members of the committee also come from areas of that kind. We cannot ignore those interests. I think the position we have to try to constantly attain is one that will provide the incentive for various agricultural interests both to export and to process.

• 0945

I think this is where we come to the question of inclusion of further crops. Again I think there could be, as Mr. Kroeger has already said to the committee, some further difficulties encountered by inclusion of other crops under the rate in its impact on, again, the livestock value-added people. It certainly would have an impact on the trucking industry in western Canada. It might also serve to discourage the development of further processing in western Canada, which surely has to be one of our major objectives and goals in the west: to have more of our own product developed in western Canada, processed and manufactured there.

In the area of specialty crops again, I can relate to my own province, where we are developing a fairly flourishing market in this area. I see Mr. Murta sitting next to you. I know his particular constituency is almost the centre of some of the pea and bean production, I guess, in export markets around the world. But we would like to see that further processed in the area to provide further jobs. The inclusion of those crops in it, I believe, would provide a disincentive to that.

[Translation]

de ces produits n'est donné au bétail. L'huile de tournesol, si l'on songe inclure l'huile de lin, l'huile de colza ou de canola, alors il faut sûrement y ajouter l'huile de tournesol, puisque cette dernière n'est pas non plus donnée en alimentation au bétail. Si vous songez inclure la farine d'avoine, la farine de seigle, la farine de blé, la farine de maïs et la farine d'orge, qu'aurez-vous à objecter si l'on inclut la farine de pois? Cette dernière n'est pas donnée au bétail. Si vous songez inclure tous ces autres grains, est-ce que la Commission d'étude serait disposée à recommander que ces quelques demi-douzaines de cultures spéciales et de produits transformés soient incluses?

J'ai fait erreur; l'huile de tournesol et le triticale sont mentionnés dans le projet de loi. Mais ces autres produits... le haricot des champs, le pois des champs, les grains de fourrage, les lentilles, les graines de moutarde, le tourteau de tournesol... le gouvernement serait-il disposé à les inclure?

M. Axworthy: Monsieur le président, si je dois répondre à M. Benjamin, j'aimerais d'abord souligner, pour plus de précision, que lorsque M. Benjamin affirme que la situation du bétail est négligeable, il me revient à l'idée le rapport Gilson dans lequel on déclarait qu'en 1980 une telle industrie se chiffrait à 2 milliards de dollars en exportation... ce qui ne reflète guère une production négligeable. Ce n'est guère négligeable...

M. Althouse: L'effet fut négligeable.

M. Axworthy: J'estime que l'industrie du bétail a son importance... je viens d'une province où 40 p. 100 de notre production agricole constitue le domaine du bétail, et, nous considérons que nous y avons un intérêt crucial. Je sais qu'il y a d'autres membres du Comité qui proviennent de régions où l'on s'adonne à cette industrie. Nous ne pouvons pas ignorer ces intérêts. Je crois que notre politique devrait refléter l'effort constant que nous devons fournir afin d'assurer la motivation nécessaire qui susciterait les divers intérêts du domaine agricole, à la fois, l'exportation et le traitement.

Je crois que nous arrivons ici à la question où il y aurait lieu d'inclure les autres cultures. Encore une fois il y aurait, comme l'a mentionné M. Kroeger au Comité, des difficultés ultérieures qui pourront surgir s'il y a inclusion d'autres cultures au chapitre des tarifs et les répercussions qu'il pourrait y avoir sur la valeur ajoutée dans l'industrie du bétail. Il y aurait répercussion certaine sur l'industrie des transports dans l'Ouest canadien. Cela aurait pour résultat de défavoriser le développement de l'industrie alimentaire dans l'Ouest canadien, développement qui devrait représenter l'un de nos principaux objectifs pour l'Ouest.

Pour ce qui est des cultures spécialisées, je me réfère à ma propre province, où il y a un bel essor du marché dans ce domaine. Je vois M. Murta assis à vos côtés. Je connais bien sa circonscription et elle constitue le centre de la production des pois et des haricots, à l'échelle mondiale. Nous souhaitons cependant un plus grand développement de l'industrie alimentaire au niveau local, pour créer des emplois. Si l'on inclut les autres cultures à ce chapitre, je pense bien que cela aurait pour effet d'éliminer toute motivation.

[Texte]

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I do not understand the logic of this at all. If these processed specialty crops, the kind that are raised in Mr. Murta's riding, have the benefit of a lower statutory rate regime, surely that is going to help the processors in western Canada export. With the Crow rate provisions over the past 30 years, lots of additional processing has developed in western Canada. The trouble is that it has also been developed in central Canada, to the detriment of western Canada.

I want to follow up on a point raised by Mr. Mazankowski. While the minimum compensatory rates for the canola crushers east of Thunder Bay are not part of this legislation, the minister himself admits they are related. The canola crushers say they will be in a net worse off position.

How can you claim this project is going to expand western processing? The canola processors are worse off; but more importantly, Canadian Pacific has ownership in the Monarch oilseed crushing plant at Windsor. Does this not, in your opinion, provide some kind of conflict of interest? Canadian Pacific will benefit if rates on western canola oil are raised under the statutory regime to Thunder Bay and then on commercial rates from Thunder Bay east. So Canadian Pacific benefits in two ways. It gets higher freight charges for western-processed product to Thunder Bay; it gets higher freight rates from Thunder Bay east. What does the government intend to do about this conflict, which would allow CP the power to set freight rates and give unfair advantage to oilseed processing in western Canada? They obviously would prefer to haul the seed for crushing to Windsor, have the benefit of the statutory regime on it to Thunder Bay, and then take it to their own plant in Windsor. If that is not going to do harm to, or jeopardize further, the oilseed crushing industry in the prairie provinces, I do not know what will.

The Chairman: Mr. Minister.

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, I would say many of the questions raised by Mr. Benjamin are addressed in the Allen report. I would certainly be willing to have that report available to members so they could see what findings there are and how it reflects on some of these questions. I think that may serve to deal with some of the problems faced and also serve to initiate steps that would provide some protection for canola crushers. But I do want to reiterate that I think the initiative must be dealt with separately from this legislation. It

[Traduction]

M. Benjamin: Monsieur le président, je ne peux suivre cette pensée. Si ces cultures spéciales transformées, celles qui sont cultivées dans la circonscription de M. Murta, devaient bénéficier d'une loi statutaire régissant les taux préférentiels, cela ne peut assurément que favoriser l'industrie de transformation dans l'Ouest canadien. Vu les dispositions des trente dernières années pour ce qui a trait aux tarifs du Nid-de-Corbeau, l'industrie de la transformation n'a fait que croître dans l'Ouest. Le problème est que l'on a développé cette industrie au centre du Canada, au détriment de l'Ouest.

Je veux poursuivre sur une question qu'a soulevée M. Mazankowski. Bien que les tarifs minimum de compensation pour les broyeurs de canola ne fassent pas partie intégrante de cette loi, le ministre lui-même admet qu'il y a corrélation. Les broyeurs affirment qu'ils se verront encore plus défavorisés que jamais.

Comment pouvez-vous affirmer que ce projet puisse favoriser un accroissement de l'industrie de transformation dans l'Ouest canadien? Les broyeurs de canola ne se sont jamais sentis aussi défavorisés; mais encore plus, le Canadien Pacifique est propriétaire de l'usine Monarch de broyage d'oléagineux située à Windsor. Cela ne constitue pas à votre avis un conflit d'intérêt? Le Canadien Pacifique en bénéficiera donc, si les tarifs sur l'huile canola de l'Ouest sont élevés conformément à la loi statutaire pour ce qui est du transport vers Thunder Bay, et, de tarifs commerciaux de Thunder Bay vers l'Est. Alors le Canadien Pacifique bénéficiera de deux façons. Il bénéficie de tarifs élevés de fret pour les produits traités de l'Ouest transportés vers Thunder Bay; et cela encore une fois de Thunder Bay vers l'Est. Que se propose le gouvernement au sujet de ce conflit; ce qui permettrait au CP de fixer les taux et de défavoriser par le fait même l'industrie de transformation des oléagineux dans l'Ouest canadien? Ils aimeraient autant sans doute transporter les oléagineux afin de les broyer à Windsor et de bénéficier du régime qu'offre la loi statutaire pour Thunder Bay; et cela encore une fois de Thunder Bay vers l'Est. Que se propose le gouvernement au sujet de ce conflit; ce qui permettrait au CP de fixer les taux et de défavoriser par le fait même l'industrie de transformation des oléagineux dans l'Ouest canadien? Ils aimeraient autant sans doute transporter les oléagineux afin de les broyer à Windsor et de bénéficier du régime qu'offre la loi statutaire pour Thunder Bay, pour ensuite les diriger vers leur propre usine à Windsor. Si cela n'aura pas pour effet de défavoriser ou d'entraver encore plus l'industrie de transformation des oléagineux des Prairies, je me trompe joliment.

Le président: Monsieur le ministre.

M. Axworthy: Monsieur le président, je dirais tout simplement que le rapport Allen touchait plusieurs des questions qu'a soulevé M. Benjamin. Je mettrais volontiers ce rapport à la disposition des membres de ce Comité afin que ces derniers puissent prendre connaissance des conclusions tirées et de voir comment elles peuvent jouer sur certaines de ces questions. Je crois qu'il servira à solutionner certaines difficultés envisagées. Il nous permettra aussi de prendre des mesures initiales qui auront pour effet de protéger quelque peu les broyeurs de canola. Je répète cependant qu'il faudra traiter séparément

[Text]

in the past and it has to continue to be. It does involve other interests.

• 0950

We will not be negligent in dealing with it at all. I think it is a matter of some dispatch. We will respond to it, and I am quite prepared to share that report with members of the committee so that they will have it and might want to comment on it. At the same time, as I indicated earlier, I will be taking this matter to the Western Affairs Committee of Cabinet as soon as Mr. Whelan and Mr. Argue are back in the country.

The Chairman: Thank you, Mr. Minister.

Mr. Dubois.

Mr. Benjamin: On again a final question relating to the situation also on southbound traffic: There is an oversupply of rolling stock and excess capacity in the rail system in the United States, and when Canadian rates are high enough it will become economic for a grain company, particularly a multinational, to use American cars to haul Canadian grain to export position in the United States; for example, Cargill, or an arrangement with InterContinental or Bungi, might arrange with CP and with Soo line to take a trainload of grain from Weyburn down to Minneapolis for transfer to barges. Minneapolis is closer to southern Saskatchewan than Thunder Bay.

Will you amend the bill, or allow the bill to be amended, to prevent that from happening? Specifically, will you put a limit on Canadian rail rates so they do not go beyond the cost of shipping, by whatever conveyance, to an alternative U.S. route?

The Chairman: Mr. Minister.

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, interestingly enough, the problem in the past has been quite the reverse. What we have experienced is a number of American shippers taking American grain and shipping it through Canada to get benefit of the Crow rate. It is a matter that the railroads and others are quite exercised about because it has resulted . . . I think there is a major prosecution taking place of an American grain shipper—it is in the courts right now . . . dealing with that reverse problem. I think we have to provide for that kind of a sanctioning element.

As for the other amendment that Mr. Benjamin is proposing, I think it is the kind of amendment he should put forward to be discussed by this committee and then we will take a look at it. I would not have an immediate comment on it.

The Chairman: Thank you.

Monsieur Dubois.

[Translation]

cette question de mesures appropriées et non pas la considérer comme une partie de cette loi. C'est ce qui s'est révélé de par le passé et cela persiste toujours. Il y va d'autres intérêts.

Nous ne traiterons pas du tout le sujet à la légère. J'estime qu'il s'agit-là d'une question d'une certaine urgence. Nous allons y répondre et je suis tout à fait disposé à faire part du rapport aux autres membres du Comité afin qu'ils puissent le recevoir et y apporter sans doute des commentaires. Du même souffle, comme je l'ai signalé tout à l'heure, j'aurai l'occasion de porter cette question à l'attention du Comité du cabinet préposé aux affaires de l'Ouest canadien dès que MM. Whelan et Argue rentreront au pays.

Le président: Merci, monsieur le ministre.

Monsieur Dubois.

M. Benjamin: Encore une fois puisqu'il s'agit de la question concernant le trafic dirigé vers le sud: il y a surabondance de matériel roulant ainsi qu'une capacité très élevée pour ce qui a trait au réseau ferroviaire des États-Unis. Dès que les tarifs canadiens atteindront un niveau assez élevé, il s'avèrera plus économique pour une compagnie de grains, une multinationale surtout, de faire usage de wagons américains pour transporter le grain canadien pour fins d'exportation aux États-Unis. À titre d'exemple: Cargill ou une entente conclue avec InterContinental ou Bungi, et le CP ou la ligne Soo à l'effet qu'un chargement de grains serait transporté de Weyburn à Minneapolis et de là transféré sur les barges. Minneapolis est situé plus près du sud de la Saskatchewan que Thunder Bay.

Alors, allez-vous amender le projet de loi, ou permettre à ce qu'il le soit afin d'éviter ce problème? Plus précisément, est-ce que vous imposeriez des limites aux tarifs du transport ferroviaire canadien de sorte qu'ils ne puissent excéder les coûts de transport, quel qu'en soit le mode, et ce, en guise de solution seconde à la voie américaine?

Le président: Monsieur le ministre.

M. Axworthy: Monsieur le président, comme il est intéressant de constater qu'il en était tout le contraire de par le passé. Ce que nous avons vu est le nombre d'expéditeurs américains qui transportaient le grain américain au travers du Canada afin de bénéficier de la subvention du Nid-de-Corbeau. C'est une question bien connue des compagnies ferroviaires et autres organismes, puisqu'en fin de compte, cela a donné pour résultat . . . je crois qu'il y a un litige important impliquant un expéditeur de grains américain . . . la cour en est saisie présentement . . . qui doit traiter de cette question à rebours. J'estime qu'il nous faut assurer un moyen de sanction du genre.

Pour ce qui a trait à l'autre amendement que propose M. Benjamin, j'estime que c'est précisément ce genre d'amendement qu'il doit présenter à ce Comité pour fins de discussion. Nous l'étudierons ultérieurement dès que l'on aura l'occasion de nous le soumettre.

Le président: Merci.

Mr. Dubois.

[Texte]

M. Dubois: Merci, monsieur le président.

Monsieur le ministre, j'ai examiné l'amendement que vous avez déposé ce matin concernant l'examen de l'application du projet de loi et de ses effets.

A l'article 59, à la page 31, il y a peut-être un détail technique à régler. Peut-être qu'on pourra y revenir quand on repassera le texte de M. Lefebvre. C'est qu'à la page 31, on dit ceci:

59. Le ministre procède, pendant la campagne agricole 1985-86, en consultation avec les participants et autres personnes qu'il estime indiqués, à un examen complet de l'application de la présente loi . . .

Est-ce que cette partie-là va rester, bien qu'on fasse ce qu'on appelle en bon français un *task force*? Les deux ne sont peut-être pas incompatibles. C'est certain que le ministre peut faire une consultation, mais je me demande . . . On mettrait après la ligne 29 «le comité». Est-ce que le comité n'aurait pas pour fonction de faire ce qu'on dit à la page 31?

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, in answer to that, the proposed amendment in no way precludes the workings of the review committee itself. I think the purpose of this amendment was to put in place an inquiry that would begin work immediately upon passage of the legislation in order that many of the very critical but highly technical issues brought forward related to method of payment will have a chance to be thoroughly examined by a lot of the financial criteria and the ministerial criteria so at the time when the review is to take place a lot of the brush will have been cleared out. As I think I indicated in my first appearance, that is a fairly useful technique that comes from labour-management negotiating, to try to resolve by way of prestudy, if you like, difficult issues. Rather than having the review committee deal with the problem in a way that would not have allowed that full exposition to take place, this would give us the opportunity to ensure a very thorough analysis and examination, and those findings could be presented as part of the review. So it does not preclude one from the other; this is really a prestudy, if you like.

Mr. Dubois: But the point I have in mind is that in the first paragraph of Clause 59 is says "The Minister shall, during the 1985-86 crop year" make some consultation, and in the amendment we have now we also have that a committee will make a review. Is it the intention of the minister that the minister make some consultation and also a committee? My question is: Is it possible to have these two possibilities of consultation? I do not want to stop the review machine if the minister and the committee want to study all the situation, but my question is on the fact of both situations being considered with the amendment that you arrived at this morning, the first point.

[Traduction]

Mr. Dubois: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Minister, I have examined the amendment which you tabled this morning regarding the examination of the bill's application and its repercussions.

In Clause 59, on page 31, there is, perhaps, a technical detail to be cleared up. Perhaps this can be re-examined when we give the document back to Mr. Lefebvre. The fact is that on page 31, it states the following:

59. The Minister shall proceed, during the 1985-86 agricultural campaign, in consultation with the participants and any other persons whom he might consider suitable, with a complete examination of the scope of the present Act . . .

Will that part be kept in, even though what is called, in good French, "a task force", is currently at work? Perhaps the two are not altogether incompatible. It is a fact that the Minister may undertake consultations, but I wonder . . . "The Committee" could be inserted after line 29. Would the function of the committee not be to do what is mentioned on page 31?

M. Axworthy: Monsieur le président. En guise de réponse, je dirai que l'amendement proposé n'aura pas pour effet d'entraîner les travaux mêmes du Comité d'examen. Je crois que cet amendement a pour but d'établir un corps d'enquête qui entamerait les études une fois la loi adoptée afin que les questions critiques, et cependant, combien techniques, qui auront été soulevées quant au mode de paiement, soient ultimement résolues par examen approfondi au moyen de critères à la fois d'ordre financier et ministériel. Cela nous permettrait alors de défricher de beaucoup le terrain avant de renvoyer la question à l'étude. Comme je crois vous l'avoir indiqué lors de mon premier témoignage, c'est une technique assez utile qui vient des négociations entre le patronat et les syndicats, pour tenter de résoudre les questions difficiles, au moyen d'un genre d'étude préliminaire, si vous voulez. Plutôt que d'avoir le comité d'étude traiter de cette question d'une manière qui n'aurait pas permis à cette étude approfondie d'avoir lieu, ceci nous donnerait l'occasion de nous assurer d'une analyse et d'un examen très approfondi, et ces conclusions pourraient être présentées comme partie intégrante de l'étude. Aussi l'un n'empêche pas l'autre; c'est réellement une étude préliminaire.

• 0955

M. Dubois: Mais le point que j'ai en tête concerne ce qui est dit au premier paragraphe de la Clause 59 où . . . «Le ministre devra, au cours de campagne agricole de 1985-1986 . . . » tenir certaines délibérations, et dans l'amendement que nous avons maintenant, il est dit qu'un comité sera chargé d'une étude. Est-ce l'intention du ministre de tenir des délibérations et d'organiser aussi un comité? Ma question est celle-ci: Est-ce possible d'avoir ces deux possibilités de consultation? Je ne veux pas arrêter le progrès de cette étude au cas où le ministre et le comité voudraient étudier la question dans son entier, mais ma question concerne le fait que ces deux situations sont considérées avec l'amendement auquel vous êtes arrivés ce matin, le premier point.

[Text]

Mr. Axworthy: I think the phasing of it would be first the establishment of the inquiry, which would be dealing very much in looking at the method of payment issue and some of the alternative proposals that have been forwarded. The findings of that inquiry, which would deal with the nature of it in a fairly small, compact way, would then be brought forward for a much broader consultation in terms of a 1985-1986 review so that all the affected parties have an opportunity to comment on it and respond to it.

I was just concerned that if we allowed the review to simply come into play in 1985-1986 there would have been about two years or thereabouts of lost time. We might not have reached the stage where there had been a full airing and examination of the alternatives and the ability of that inquiry to test out certain possibilities and so on. In that way I think that review will be much better informed and in a much better position to make judgments, come 1985-1986.

M. Dubois: Je vais continuer en français.

M. Axworthy: Oui, bien sûr.

Mr. Dubois: I am better asking questions in French than I am in English.

M. Axworthy: J'essaierai de répondre en français.

M. Dubois: Vous pouvez me répondre en anglais. Aucun problème.

Ma question concerne les dates du rapport du Comité et la situation des campagnes agricoles. On parle du 1^{er} avril 1984. Cela se conçoit bien, parce que la campagne agricole de 1983 est terminée, ou enfin presque. Cela veut dire que c'est pour en étudier les effets sur la campagne agricole de 1984. Seulement, le 31 mars 1985, on n'aura peut-être pas toutes les données nécessaires. Par exemple, à l'article 59 actuel, on dit ceci:

... pendant la campagne agricole 1985-1986 ...

et aux alinéas a) et b), on dit:

... en ce qui a trait aux campagnes agricoles 1986-87 et suivantes ...

Je comprends qu'il faut faire une étude en fonction de certaines campagnes agricoles pour être capables, l'année suivante, de mettre le système en place.

• 1000

Voici la question que je me pose. Si on laisse cela au 31 mars 1985, cela veut dire qu'on va avoir seulement une campagne agricole pour étudier les effets, soit la campagne agricole de 1984, d'avril 1984 à septembre ou octobre 1984. On parle des campagnes agricoles 1986-1987. Est-ce qu'il ne faudrait pas retarder ce rapport-là pour qu'on ait au moins deux saisons agricoles? De nombreuses représentations nous ont été faites à ce sujet. On nous a dit: Eh bien, avec toutes ces choses-là, on va perdre nos fermes, et il va y avoir un nombre incalculable de problèmes.

Est-ce que vous croyez, monsieur le ministre, qu'avec ce seul rapport au 31 mars 1985, on va avoir un tableau complet de l'affaire? Ne faudrait-il pas plutôt ajouter un an, c'est-à-dire attendre la campagne agricole de 1986, afin de pouvoir établir

[Translation]

Mr. Axworthy: Je crois que la procédure serait d'abord l'établissement de l'enquête, qui traiterait dans une large mesure de la question de la méthode de paiement et de certaines des solutions de rechange qui ont été présentées. Les conclusions de cette enquête qui traiterait de sa nature d'une façon assez résumée serait alors avancée pour des consultations beaucoup plus larges, pour une étude en 1985-1986 afin que toutes les parties concernées aient l'occasion de faire leurs commentaires et d'y répondre.

Ce qui tout simplement m'inquiéterait, c'est que si nous laissons cette étude atteindre 1985-1986, nous aurons perdu environ deux ans. Nous n'aurions peut-être pas atteint l'étape où il y aurait eu des discussions ou une étude au sujet des solutions de rechange et de la capacité de cette enquête de tester certaines possibilités etc... J'estime que de cette façon, les participants à cette étude seront mieux renseignés, et plus à même de juger si l'étude se fait en 1985-1986.

Mr. Dubois: I shall continue in French.

Mr. Axworthy: Yes, of course.

M. Dubois: Il m'est plus facile de poser des questions en français plutôt qu'en anglais.

Mr. Axworthy: I shall try to answer in French.

Mr. Dubois: You can answer me in English. No problem.

My question is about the dates for the committee report and the situation of the crop years. The date of April 1, 1984 was discussed. This is easily understandable, as the 1983 crop year is over, or nearly so. That is to say that it is to study the effects of this on the 1984 crop year. The only thing is that, on March 31, 1985, all of the data will perhaps not be available. For example, in the current Clause 59, the following is stated:

... during the 1985-86 crop year ...

And in subclauses a) and b), it is stated:

... as regards the 1986-87 cropyears and following ...

I understand that a study must be undertaken in relation to certain cropyears so that we might be able, the following year, to get the system going.

This is the question I am asking: if this is left to March 31, 1985, this means that there will be only one crop year to study, that is the 1984 crop year from April 1984 to September or October 1984. Crop years of 1986 and 1987 are being discussed. Would it not be best to delay the report so that we could have at least two crop years? Many presentations have been made on this subject. We have been told: Well, with all those things, we are going to lose our farms, and there will be an enormous number of problems.

Do you believe, Mr. Minister, that with only one report from March 31, 1985, that we shall have a complete picture of the matter? Would it not be better to add a year, that is, to wait for the 1986 crop year so as to be able to assess the entire

[Texte]

tout l'impact social et économique au niveau de l'agriculture de l'Ouest? C'est une question que je me pose.

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, if I may borrow from some of my past history, where I used to be involved in doing research in a number of economic and social areas, one thing I learned is that you never have the perfect universe of data. It is just not possible ever to have enough. The best that one can often do is work within the reality that you have. I think the importance of the 1985-1986 review is that you will be working within the new regime. Perhaps many of the fears and anxieties that have been expressed about it will have dissipated by that time, because they will realize that it is not nearly the kind of imposition that certain critics have said it would be.

I think you are quite correct. You would then have had only one full crop year of analysis, and then you would be moving into another. That in itself would certainly give you the first range of assessments and judgments that need to be made. I am not sure much more would be gained by delaying another year to get a second crop year and analysis if you balance that against what you might lose in ability to make changes at that time, if they are warranted.

M. Dubois: Très bien. Maintenant, en ce qui concerne la mission du Comité, M. le ministre est sûrement au courant des commentaires qui ont été faits en fonction du rapport Gilson. On dit:

Le Comité étudie toutes les questions afférentes aux modes de versement à l'égard du transport du grain les plus susceptibles de favoriser le développement de l'agriculture au Canada.

Moi, je voudrais qu'on arrête là, parce que cela a une influence dans tout le Canada. On a eu le mandat de M. Gilson et je pense, d'après les rapports qu'on a eus, tant dans l'Ouest que dans l'Est, que cette chose-là a une influence dans le pays tout entier. Je me demande si on ne devrait pas tout simplement arrêter après «susceptibles de favoriser le développement de l'agriculture au Canada.» Peut-être que les gens de l'Est étaient moins familiers avec ces choses-là que les gens de l'Ouest; les questions qu'ils se posaient quant à l'influence que cela aurait au niveau de leurs prix, au niveau de la méthode de paiement, étaient peut-être trop alarmistes, mais elles n'en étaient pas moins valables.

Alors, étant donné que l'on dit que le Comité représente les intérêts régionaux, c'est-à-dire toutes les régions du Canada, ne pourrait-on pas dire aussi que la mission du Comité porte sur l'ensemble du Canada, pour que ce Comité fasse une étude exhaustive de toutes les répercussions, tant dans l'Est que dans l'Ouest?

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, I certainly would not argue with the proposition that this particular proposed act will have major benefits right across Canada, both in the immediate area of agriculture and I think in the larger area of economic development. I certainly see it as one of the real catalysts for growth and development. I think it really has a great capacity to help lift the economy forward.

[Traduction]

social and economic impact on agriculture in the west? That is the question I ask.

M. Axworthy: Monsieur le président, si je peux revenir à une partie de mon passé, lorsque je faisais de la recherche dans certains secteurs économiques et sociaux, une chose que j'ai apprise, c'est que vous n'avez jamais un parfait univers de données. On ne peut jamais en avoir suffisamment. Le mieux qu'on puisse souvent faire est de travailler à partir de la réalité qui nous entoure. Je crois que l'importance de la campagne agricole de 1985-1986, c'est que vous travaillerez avec un nouveau régime. Bien des craintes et des anxiétés peuvent avoir disparu d'ici là, parce qu'ils réaliseront que ce n'est pas exactement la sorte d'imposition que certains critiques avaient envisagée.

Je crois que vous avez raison. Vous n'auriez eu alors qu'une seule campagne agricole entière pour votre analyse, pour passer alors à une autre. Ceci en soi vous donnerait certainement la première série de jugements et d'évaluations qui sont à faire. Je ne suis pas certain qu'on aurait beaucoup plus à gagner en la retardant encore d'un an pour avoir une autre campagne agricole dans l'étude, si vous le comparez à ce que vous risquez de perdre dans votre aptitude à faire des changements à ce moment-là, s'ils venaient à être exigés.

Mr. Dubois: Very good. Now, as regards the mandate of the committee, the Minister is certainly aware of the comments which were made regarding the Gilson Report. It is stated:

The Committee shall study all questions relating to the methods of payment with regard to the transportation of grain which would be most likely to encourage the development of agriculture within Canada.

Myself, I would like to stop there, because this has an influence throughout Canada. We have Mr. Gilson's mandate and I believe, going by the reports which we have received, both in the west and in the east, that that matter influences the entire country. I wonder whether the best thing would just be to stop after "likely to encourage the development of agriculture in Canada." Perhaps the people in the east were less familiar with those things than people in the west; the questions they asked about the influence that this would have regarding their prices, regarding the method of payment, were, perhaps, too alarmist, but they were nonetheless valid.

Now, given that it has been stated that the committee represents regional interests, that is, the interests of all regions of Canada, could we not say as well that the mission of the committee bears on Canada as a whole, so that this committee may undertake a thorough study of all these repercussions, both in the east as well as in the west?

M. Axworthy: Monsieur le président, je n'argumenterai certainement pas sur le fait que la proposition de cette loi particulière aura d'énormes bénéfices pour le Canada tout entier, tant dans les secteurs immédiats de l'agriculture que dans l'ensemble du développement économique. Je la vois comme un véritable catalyseur de croissance et de développe-

[Text]

The reason we have included the question of regional representation is to make sure there was a balance, so that all regions will have that opportunity to be involved in this inquiry. In a sense that is the very traditional Canadian way of doing it—that we have the proper selection of wise people in Canada, but they also have to be wise according to regional perspectives.

I would not want to dilute, however, the particular focus in this amendment on the method of payment question, because I think it has been the central topic around which the committee hearings have revolved. I think it is still a matter of great concern to many Canadians. If there are ways of further resolving that by this task force, followed by the review, to make the rate structure even better than it is now under this legislation, then I think that would go a long way to appeasing some of those concerns. I think that is the primary purpose, to have this committee focus on that very critical issue itself and not get so much diversion to a lot of other areas. I am sure that in that examination they will have reason for considering things like the impact on small communities and other things; you may not be able to avoid that. But I would not want them to take their eyes off that central objective of looking at the method of payment issue and getting really into the guts of it.

The Chairman: Your final question, Mr. Dubois.

M. Dubois: Donc, pour ce qui est du paragraphe 3 de l'amendement, rien n'empêcherait que l'on arrête comme ceci:

(3) Le Comité étudie toutes les questions afférentes aux modes de versement à l'égard du transport du grain les plus susceptibles de favoriser le développement de l'agriculture du Canada.

Rien ne nous empêcherait d'arrêter là, étant donné qu'à ce moment-là, on parle des intérêts régionaux, mais il faudrait que ce soit pour l'ensemble du Canada. Vous vous rappelez sûrement qu'on avait dit que la mission du Comité n'avait peut-être pas porté sur l'ensemble du Canada. Je ne voudrais pas que ces plaintes se répètent.

M. Axworthy: Monsieur le président, je suis d'accord.

M. Dubois: Merci.

The Chairman: Thank you, Mr. Dubois

Mr. McKnight, 10 minutes.

Mr. McKnight: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Minister, you refer to the Allen report, which was commissioned by the government for the movement of crushed canola products and seed east of Thunder Bay. Is it a policy of the government, and is it a continuation of a policy, to provide parity between the crushed products and the raw products of canola to be moved into the domestic market of eastern Canada?

[Translation]

ment et j'estime qu'elle aurait de grandes capacités pour améliorer l'économie en général.

• 1005

La raison pour laquelle nous avons inclus la question de la représentation régionale est pour nous assurer qu'il y ait un équilibre, afin que toutes les régions aient la possibilité d'être impliquées dans cette enquête. C'est dans un sens la façon typique de faire les choses au Canada—que nous ayons un bon choix de gens avisés au Canada, mais ils doivent l'être aussi en fonction des perspectives régionales.

Je ne voudrais pas écarter, cependant, l'attention de cet amendement sur la question de la méthode de paiement, parce que c'est le sujet principal autour duquel ont tourné les audiences. Je crois que c'est encore un grand sujet de préoccupations pour les Canadiens. S'il existe des possibilités de mieux résoudre cette question, grâce à ce groupe d'étude, suivi d'une révision, pour rendre la structure tarifaire encore meilleure que ce qu'elle est en vertu de cette législation, ceci apaiserait bien des inquiétudes. Je pense que notre objectif principal est que le comité se concentre sur cette question très cruciale et qu'il ne se laisse pas distraire par une quantité d'autres secteurs. Je suis certain que dans cette étude, ils auront raison de considérer des choses telles que les répercussions sur les petites collectivités et autres sujets semblables; on peut ne pas pouvoir l'éviter. Mais je ne voudrais pas qu'ils s'écartent de l'objectif central qui est de s'occuper de la question de la méthode de paiement et de s'en occuper activement.

Le président: Votre dernière question, monsieur Dubois.

Mr. Dubois: Now, as regards paragraph 3 of the amendment, nothing would prevent us from concluding as follows:

(3) The committee shall study all questions relating to the methods of payment with regard to the transportation of grain which would be most likely to encourage the development of agriculture within Canada.

Nothing would prevent us from stopping there, given that, at that time, we are talking about regional interests, but it would be necessary that this be for the whole of Canada. You will certainly remember that it was stated that the mission of the committee did not, perhaps, bear on Canada as a whole. I would not like these complaints to be repeated.

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, I am in agreement.

Mr. Dubois: Thank you.

Le président: Merci, monsieur Dubois.

Monsieur McKnight, dix minutes.

M. McKnight: Merci, monsieur le président.

Monsieur le ministre, vous parlez du rapport Allen, qui avait été commissionné par le gouvernement pour le mouvement des produits du broyage du canola et des grains, à l'est de Thunder Bay. C'est la politique du gouvernement, et c'est une continuation de cette politique, d'accorder la parité aux produits broyés et aux produits bruts du canola pour leur entrée sur le marché domestique de l'est du Canada?

[Texte]

Mr. Axworthy: As I said earlier, I think the Allen report . . . If I can just digress for a moment, I will make that report available to members of the committee as soon as the translation is finished. We cannot make it public until that time. But I have one copy, and we will expedite that as quickly as we can so you will have the full availability of it.

I think what we are talking about, in terms of the historical record, as I understand it, are the special conditions arrived at in 1975. There was the question of whether that is now necessary, because many of those products are now included under the rates in this legislation to the extent that they travel up to Thunder Bay. What the economic impact on the canola crushers will be through the rates east of Thunder Bay is I think very much the analysis that is in that Allen report. That is why I think the answer to that really should await your ability to read that and come to grips with the kind of data that is contained in that report.

• 1010

Mr. McKnight: Mr. Minister, the question I asked was: Is it government policy to provide equality of rates between the products of canola and canola seed? I assume it was from the decision you have referred to of the government in 1977. Whether it is still the policy of the government in Bill C-155 is the question I am asking.

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, I would not be able to comment on the full history of that. That is something we could probably get a report on. My understanding of it, however—and I expect Mr. McKnight knows that would be somewhat limited—is it was not an attempt to get full parity. It was an attempt to provide some amelioration for that market so that it could expand its markets, but it was not an attempt to get parity by any means.

Mr. McKnight: Then following, Mr. Chairman, my understanding of the Allen report in some of the tables used referring to what would be assumed to be commercial rates . . .

Mr. Axworthy: I take it, Mr. McKnight, that we do not have to distribute a copy to you; you already have it.

Mr. McKnight: I have seen copies that the industry has, Mr. Minister.

In that report some of the figures used by Mr. Allen for commercial rates east of Thunder Bay are commercial rates that are lower than the MCRs that are presently in place, which is totally unrealistic in the opinion of the crushers and anybody who knows the railroads. They are not going to do that. So you are referring to the Allen report: I would suggest in this one area that the Allen report's methodology or their starting point—their basis numbers I would look upon as suspect.

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, that is one reason why we will be inviting the western crushers to appear directly at the

[Traduction]

Mr. Axworthy: Comme je l'ai dit plus tôt, je crois que le rapport Allen—si je peux faire une digression pour un instant, je ferai en sorte que ce rapport soit à la disposition des membres du Comité dès que la traduction sera terminée. Nous ne pouvons le publier avant. Mais j'en ai une copie, et nous allons la mettre à votre disposition, aussi vite que possible.

Je pense que ce dont nous parlons, en termes de données historiques sont, si je le comprends bien, les conditions particulières qui ont été fixées en 1975. Il y avait la question de savoir si cela est encore nécessaire, car un grand nombre de ces produits sont maintenant inclus dans les tarifs de cette législation en autant qu'ils se rendent à Thunder Bay. Ce que sera l'impact économique pour l'industrie du broyage du canola à l'est de Thunder Bay ressort assez bien à mon avis, de l'analyse qu'en a fait le rapport Allen. Je crois donc que la réponse devrait vraiment attendre que vous ayez eu la possibilité de lire le rapport et de comprendre le genre de données qui s'y trouvent.

Mr. McKnight: Monsieur le ministre, la question que je posais était celle-ci: Est-ce la politique du gouvernement d'accorder les mêmes tarifs aux produits du canola et aux graines de canola? Je suppose que c'était là la décision du gouvernement en 1977, dont vous parliez. Ceci fait-il encore partie de la politique gouvernementale dans le projet de loi C-155, c'est la question que je pose.

Mr. Axworthy: Monsieur le président, je ne serais pas capable d'en commenter tout l'historique. C'est un sujet qu'on peut probablement trouver dans un document à ce sujet. Ma compréhension du sujet cependant—et je suis sûr que M. McKnight sait qu'elle est quelque peu limitée—c'est qu'on n'a pas essayé d'en venir à une entière parité. C'était une tentative de faire certaines améliorations sur ce genre de marché afin de lui permettre de s'élargir, mais on ne s'est pas efforcé d'en venir à la parité.

Mr. McKnight: Monsieur le président, pour poursuivre, ma compréhension du rapport Allen dans certains de ses tableaux qu'il utilise pour se référer à ce qu'on peut admettre comme des tarifs commerciaux . . .

Mr. Axworthy: Si je comprends bien, monsieur McKnight, nous n'avons pas besoin de vous en distribuer une copie; vous l'avez déjà.

Mr. McKnight: J'en ai vu des copies que l'industrie possède, monsieur le ministre.

Certains des chiffres utilisés dans ce rapport pour les tarifs commerciaux à l'est de Thunder Bay, sont des taux commerciaux inférieurs à ceux que pratiquent actuellement les MCR et qui sont loin d'être réalistes de l'avis de ceux qui broient le grain et de tous ceux qui connaissent les chemins de fer. Ils ne vont pas faire cela. Si vous parlez du rapport Allen: je suggérerais que, dans ce secteur tout au moins, la méthodologie du rapport Allen ou de son point de départ . . . leurs chiffres de base me paraissent suspects.

Mr. Axworthy: Monsieur le président, c'est une des raisons pour nous inciter à inviter les entreprises de broyage de l'Ouest

[Text]

Western Affairs Committee of Cabinet in order to provide their own analysis, and if there is any critique or correction of facts or data in the Allen report they will have full opportunity to contradict it and to comment on it.

The Chairman: I just caution members that we should not proceed, I think, to have long discussions on the Allen report, since it is not part of the bill before us. I can understand members' concerns, but I am just putting out that caution. I do not want the committee to get off the track of the bill that we are considering to discuss the Allen report at this point.

Mr. McKnight: Mr. Chairman, I do not want to get off the track; but if you will recall, the Allen report was part of the presentation made by the Canola Crushers of Western Canada to us in Winnipeg as a committee, and they did a critique of it at that time. It is something that is not very new to the committee, and I am sure it is not very new to the department. It may be new to the minister because of his new responsibilities, but the Allen report has been available to the crushing industry and was referred to in detail to this committee by the western crushers when they made their presentation to us in Winnipeg.

Mr. Chairman, through you to the minister, would the minister assume that the railroads would continue to accept less than 20% of the long-run variable costs as a commercial rate east of Thunder Bay when they are guaranteed it west of Thunder Bay?

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, I think that is one of the questions we would be asking during the consideration by the Western Affairs Committee.

Mr. McKnight: I do not know, Mr. Minister, but I think you like the rest of us around this table would assume that the railroads would not take less for movement east of Thunder Bay when they are guaranteed it in Bill C-155 for movement west of Thunder Bay.

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, I think it goes back to the point that I think—maybe it was in discussing with Mr. Benjamin that I indicated that the position of western crushers is one that has to be taken into account. But I cannot go further than what I said because we have two other ministries involved, which I have not had an opportunity to discuss with yet. I apologize for that. It is just that the timing has not worked out. Furthermore, we want to have a full and open examination in our Western Affairs Committee of Cabinet where we can bring those interests to bear and also ask for the representations of both eastern and western crushers on that matter.

So specific responses at this point in time are not possible because of those limitations. The only thing I can promise members of the committee is that it is a matter of some real currency to us and that we will deal with it as quickly as we can.

[Translation]

à se présenter directement au Comité du cabinet sur les affaires de l'Ouest, afin qu'elles fournissent leur propre analyse du sujet. Et s'il y a lieu de critiquer ou de corriger des faits ou des données du rapport Allen, on aura alors l'entière possibilité de les contredire ou de leur faire des commentaires.

Le président: Je veux seulement prévenir les membres que nous ne devrions pas nous lancer dans de longs débats au sujet du rapport Allen puisqu'il ne fait pas partie du projet de loi dont nous nous occupons. Je peux comprendre l'inquiétude des membres, mais je ne voudrais pas que le Comité s'écarte du projet de loi qui nous intéresse, pour discuter du rapport Allen en ce moment.

M. McKnight: Monsieur le président, je ne veux pas m'écarter du sujet; mais si vous vous souvenez, le rapport Allen faisait partie de la présentation faite par les industries du broyage des graines de canola de l'Ouest du Canada à Winnipeg, à titre de comité et où ils en ont fait la critique. C'est quelque chose qui n'est pas très nouveau pour le Comité et je suis certain que ce n'est pas nouveau non plus pour le ministre. C'est peut-être nouveau pour le ministre, étant donné ses nouvelles responsabilités, mais le rapport Allen a été mis à la disposition de l'industrie du broyage et il en a été fait mention très en détail, devant ce Comité, par les entreprises de broyage de l'Ouest lorsqu'elles nous ont fait leurs représentations à Winnipeg.

Monsieur le président, je m'adresse au ministre. Est-ce que le ministre pense que les chemins de fer continueront d'accepter moins de 20 p. 100 des coûts variables à long terme en tant que tarif commercial à l'est de Thunder Bay, alors qu'ils sont garantis à l'ouest de Thunder Bay?

M. Axworthy: Monsieur le président, je pense que c'est l'une des questions que nous demanderions lors de l'examen du Comité des affaires de l'ouest.

M. McKnight: Je ne sais pas monsieur le ministre, mais je pense que vous, comme nous tous autour de cette table, vous prendriez pour acquis que les chemins de fer ne voudraient pas accepter de recevoir moins pour le mouvement à l'est de Thunder Bay alors qu'on le leur garantit dans le projet de loi C-155 pour le mouvement à l'ouest de Thunder Bay.

M. Axworthy: Monsieur le président, je pense que cela nous ramène au point dont il a été question—peut-être avec M. Benjamin, lorsque j'ai indiqué qu'il faut tenir compte de la position des industries du broyage de l'Ouest. Mais je ne peux aller plus loin que ce que j'ai dit parce que deux autres ministres sont impliqués et que je n'ai pas eu l'occasion d'en discuter avec eux. Je m'en excuse. C'est tout simplement une question de minutage. Par ailleurs, nous voulons avoir un examen complet et ouvert lors de notre Comité des affaires de l'Ouest du cabinet où nous pourrions tenir compte de ces intérêts et demander le point de vue, à ce sujet, des entreprises de broyage tant de l'est que de l'ouest.

Aussi ne puis-je répondre de façon spécifique en ce moment à cause de ces restrictions. La seule chose que je peux promettre aux membres du Comité est que cela représente une question d'argent et que nous nous en occuperons aussi rapidement que possible.

[Texte]

• 1015

Mr. McKnight: Mr. Chairman, if I may I will suggest to the minister to keep in mind, in his discussions with the other ministries involved, that over the last number of years, while MCRs have been in place on canola, the eastern crushing industry has expanded by at least some 50% during that time. So that has not been a detriment to the expansion of the oil crushing industry in eastern Canada, regardless of what may be put forward by other ministries.

Mr. Axworthy: I am well aware of that fact, Mr. McKnight.

Mr. McKnight: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. McKnight.

Mr. Reid.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Mr. Chairman, we have had some discussion of the anomalous position of the British Columbia Railway. When the government originally proposed to pay the producer, that would have meant there would have been funds flowing into the BCR through the payments to the producer in the Peace River area. How do you propose to compensate the Peace River Railway for the funds that it will not now receive under your proposal—I mean, given also the fact that the BCR has no great desire to come under the federal acts or under this act?

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, I think Mr. Reid puts his finger on the problem in that the ability to pay railroads is subject to conditions of jurisdiction. It is my understanding that at this point in time, there is not a willingness of BCR to place itself under the conditions contained within this bill; therefore, it would not be eligible for payments in that area. I think we understand the problems faced by farmers in the Peace River district, and I know it is a matter of some pretty extensive discussion on this committee. But in this case I think we are dealing with BCR itself, and as long as they are reluctant . . . But certainly I would be open to having discussions with them on that matter.

I am told that Mr. Benjamin has an amendment, so it can save me a discussion, I guess.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): We do have a problem, in the sense that the government originally promised to pay the producer. Part of those funds, if not all of them, would have flowed to the BCR. Now the situation is that the government has changed its mind, and the British Columbia treasury will have to bear the cost of the railway's agreement to carry grain at the Crow rate. There is no statutory obligation on the BCR to carry grain at the Crow rate; they do that on a voluntary basis. It seems to me that if they are prepared to extend to grain farmers on a voluntary basis the benefits of the Crow rate, why is the government afraid to extend to the BCR on a voluntary basis the payments they would have got under the government's first proposal?

[Traduction]

M. McKnight: Monsieur le président, puis-je suggérer au ministre de se souvenir, dans ses discussions avec les autres ministres concernés, qu'au cours de ces dernières années, alors que les MCR s'appliquaient au canola, que l'industrie du broyage de l'est s'est élargie d'au moins 50 p. 100 pendant cette période. Aussi cela n'a donc pas été au détriment de l'expansion de l'industrie du broyage de l'est du Canada, indépendamment de ce que peut être avancé par d'autres ministres.

M. Axworthy: Je suis bien au courant de ce fait, monsieur McKnight.

M. McKnight: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur McKnight.

Monsieur Reid.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Monsieur le président, nous avons eu certaines discussions au sujet de la position anormale des chemins de fer de la Colombie-Britannique. Lorsque le gouvernement a proposé initialement de payer le producteur, ceci aurait signifié que des fonds auraient coulé dans le BCR grâce aux paiements aux producteurs de la région de Peace River. Comment proposez-vous compenser les chemins de fer de Peace River pour les fonds qu'ils ne recevraient plus maintenant en vertu de votre proposition, je veux dire, compte tenu aussi du fait que le BCR n'est pas très désireux de dépendre des lois fédérales ou de cette loi?

M. Axworthy: Monsieur le président, je crois que M. Reid a mis le doigt sur la plaie, en ce que la possibilité de payer les chemins de fer est sujette à une question de compétence. Si je comprends bien, le BCR n'est pas très désireux, en ce moment, de dépendre des conditions contenues dans ce projet de loi; il ne serait donc pas admissible aux paiements dans ce secteur. Je suis bien certain que nous comprenons les problèmes qu'affrontent les fermiers du district de Peace River, et je sais que c'est une question de discussions assez longues au comité. Mais dans ce cas nous traitons directement avec BCR et tant qu'ils sont hésitants . . . Pour ma part, je serais certainement disposé à en discuter avec eux.

On m'a dit que M. Benjamin a un amendement, aussi cela va m'éviter une discussion.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Nous n'avons aucun problème, puisque le gouvernement a initialement promis de payer le producteur. Une partie de ces fonds, si ce n'est pas la totalité, aurait été dirigée vers le BCR. Maintenant que le gouvernement a changé d'idée, et que le trésor de la Colombie-Britannique devra supporter le coût de l'accord sur les transports des grains, au tarif du Pas du Nid-du-Corbeau, le BCR n'a aucune obligation légale de transporter le grain au tarif du Pas du Nid-du-Corbeau; ils le font volontairement. Il me semble que s'ils sont prêts à faire profiter volontairement les céréaliculteurs du tarif du Pas du Nid-du-Corbeau, pourquoi le gouvernement craint-il d'étendre volontairement au BCR les paiements qu'ils auraient reçu en vertu de la première proposition du gouvernement?

[Text]

Mr. Axworthy: Well, Mr. Chairman, as I understand the issue, there are two problems; one is the actual wishes of the producers in the Peace River itself. I think it is not clear as to what their preference would be. My understanding is that in presentations to the committee, some representatives or organizations in that area had pretty strong views contrary to that. It may be that could be one of the topics of the inquiry contained in the memo I presented this morning, to which it might address itself. It might examine that very thoroughly as part of its judgment.

The other problem is related to the position of BCR and its jurisdiction. So much of the requirements of performance and obligation are hinged upon accepting the rules and procedures set out in this bill that it would mean there would have to be some agreement. We would have to negotiate some agreement by which there would be a willingness to respond to those obligations. I would be open to that kind of discussion, but I do not think it is at a stage where it could be included at this point in time in the legislation.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Why could we not produce an amendment to the act in that case that would empower you to enter into negotiations with the BCR to make arrangements?

Mr. Axworthy: That could be possible, Mr. Chairman.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): The minister mentioned the views of the people in the Peace River region. If, in fact, there were an agreement by producers in the region to provide funds in some way to the BCR, would the minister be prepared to take that advice and act on it?

Mr. Axworthy: I think, Mr. Chairman, it goes back partly to your previous suggestion that if there were some opening, that might be possible. I would also be prepared to examine the question of payment through producers, through the BCR, if there were a fairly clear way of doing that. That is why maybe the best way of achieving that would be through the mechanism of the inquiry commission that we have established.

• 1020

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Has the minister given any consideration to the possibility of working out some kind of a payment to the producers in that area in British Columbia who are served by the BCR as an experimental laboratory for seeing what the differences would be in terms of the way in which funds would flow?

Mr. Axworthy: Not at this time, Mr. Chairman, no.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Would you be prepared to undertake further discussions of that matter to see whether that exception could be made?

Mr. Axworthy: I would want to take that under advisement before I answer that.

[Translation]

M. Axworthy: Bien, monsieur le président, je comprends que nous avons deux problèmes: l'un est le désir réel des producteurs de Peace River. Je ne pense pas qu'il soit clair quelles seraient leurs préférences. Dans les présentations au Comité, si je comprends bien, certains représentants ou organisations de ce secteur, avaient des opinions assez fortement opposées à cela. C'est peut-être l'un des sujets de l'enquête contenus dans le document que j'ai présenté ce matin. Il contient peut-être un examen très approfondi sur lequel se fonde le jugement.

L'autre problème est relié à la position du BCR et à sa compétence. Ainsi une bonne partie des exigences de performance et d'obligations dépendent de l'acceptation des règles et procédures établies par ce projet de loi, ce qui voudrait dire qu'il devrait y avoir un certain accord. Nous aurons à négocier un genre d'accord selon qui exprimerait la volonté de se soumettre à ces obligations. Je serais ouvert à ce genre de discussion, mais je pense pas que ce soit le bon moment pour l'inclure dans la législation.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Pourquoi ne pas faire un amendement qui dans ce cas vous permettrait d'entrer en négociations avec le BCR pour prendre des arrangements?

M. Axworthy: Ceci pourrait être possible, monsieur le président.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Le ministre a mentionné le point de vue des gens de la région de Peace River. S'il existait, en fait, un accord avec les producteurs de la région de fournir des fonds d'une certaine manière au BCR, le ministre serait-il prêt à suivre cet avis et à y donner suite?

M. Axworthy: Je crois, monsieur le président, que cela revient en partie à votre suggestion précédente, que s'il y avait une certaine ouverture à ce sujet, que ce serait possible. Je serais également disposé à examiner la question du paiement par l'intermédiaire des producteurs, par l'intermédiaire du BCR s'il y avait un moyen assez clair de le faire. C'est pourquoi la meilleure façon d'y arriver serait peut-être par le truchement du mécanisme de la commission d'enquête que nous avons établi.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Le ministre a-t-il porté attention à la possibilité d'en arriver à une certaine forme de paiement aux producteurs de cette région de Colombie-Britannique qui sont servis par le BCR en tant que laboratoire expérimental pour voir à ce que les différences soient en termes de la façon dont les fonds couleraient?

M. Axworthy: Pas en ce moment, monsieur le président. Non.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Seriez-vous prêt à entreprendre d'autres discussions à ce sujet pour voir s'il serait possible de faire une telle exception?

M. Axworthy: J'aimerais pouvoir prendre conseil avant de vous répondre.

[*Texte*]

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): I am prepared to advise you to do it.

Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Axworthy: I might want to broaden the circle of advice, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Reid.

Now, I might point out to members that I have Mr. Mayer, Mr. Murta, and Mr. Althouse who still wish to ask questions. It is my understanding the minister has to depart at 10.30 p.m.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): I only took five minutes.

The Chairman: Yes, you did not take long. Mr. McKnight took less than 10 minutes, too—I just offer that.

Mr. Mayer.

Mr. Mayer: Thank you, Mr. Chairman. I will not take long either, as Mr. Reid raised the question that I had in my mind.

But another area that received considerable discussion by the committee is the possibility or the advisability of including in the bill, as a preamble, a declaratory statement—or a statement of intent, or a policy statement—to guide people in looking at the bill in the future as to what exactly is intended in the bill.

I wonder if the minister has had a chance to think about that and would care to offer to the committee some comments on his own views on the advisability of including a declaratory statement. I could go on and make a case for it, Mr. Chairman, but time being what it is, I would stop there and ask the minister if he would care to comment on it.

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, I think my position has not changed much from the last time the question was asked. I do not personally see any overpowering need for a preamble. I think the principles and objectives have been well stated and are clearly reflected in the statutes themselves. However, it is not something I have violent objections to, and if the members of the committee wish to draft some kind of a preamble, I would be prepared to take a look at it and respond. It is not something I would feel overly compelled to do myself, because I do not think it is that critical. But if Mr. Mayer wants to make that kind of argument I am open to it, particularly if he accompanies it by some specific wording or recommendation.

Mr. Mayer: Just to comment further, and then go to another topic, I think there is room for it. For instance, we could ask the questions: Is the bill designed to improve railway capacity? Is the bill designed to look after the producers' concerns as far as their ability to pay? In addition to the long title of the bill, is it designed or should one of the intents of the bill be to maintain an efficient and effective grain transportation system?

[*Traduction*]

M. Reid (Kenora—Rainy River): Je suis prêt à vous conseiller de le faire.

Merci, monsieur le président.

M. Axworthy: J'aimerais peut-être élargir le cercle de mes conseillers, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Reid.

Maintenant, j'aimerais aviser les membres que j'ai encore MM. Mayer, Murta et Althouse qui veulent poser des questions. Si je comprends bien, le ministre doit partir à 22h30.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Cela m'a pris seulement cinq minutes.

Le président: Oui, cela n'a pas duré longtemps. M. McKnight a pris moins de 10 minutes aussi —

Monsieur Mayer.

M. Mayer: Merci, monsieur le président. Cela ne durera pas longtemps non plus car M. Reid a déjà soulevé la question que j'ai en tête.

Mais, un autre secteur qui a fait l'objet de longues discussions de la part du Comité est la possibilité ou l'opportunité d'inclure dans le projet de loi, comme préambule, une déclaration d'intention—ou une déclaration de politique—pour aider les gens à considérer le projet de loi à l'avenir, en fonction de ce qu'il a l'intention d'accomplir.

Je me demande si le ministre a eu l'occasion d'y penser s'il accepterait d'offrir au Comité son propre point de vue sur l'opportunité d'inclure une déclaration d'intention. Je pourrais continuer sur ce sujet et en faire un cas, mais le temps étant ce qu'il est, je m'arrêterai ici et je demanderai au ministre de faire ses commentaires à ce sujet.

M. Axworthy: Monsieur le président, je ne pense pas que ma position ait changé beaucoup depuis la dernière fois où cette question a été posée. Personnellement, je ne vois pas le besoin pressant pour un préambule. J'estime que les principes et les objectifs ont été clairement définis et qu'ils sont très bien reflétés par les statuts eux-mêmes. Cependant, ce n'est pas quelque chose contre lequel je m'objecterais violemment et si les membres du comité désirent faire un brouillon de ce genre de préambule, je serais prêt à l'examiner et à y répondre. Je ne me sentirais pas moi-même très poussé à le faire, parce que je pense pas que ce soit crucial. Mais si M. Mayer veut présenter ce genre d'argument, je suis ouvert pour l'écouter, particulièrement s'il l'accompagne d'une formulation ou de recommandation spécifiques.

M. Mayer: Tout simplement pour ajouter un commentaire, avant de passer à un autre sujet, nous pourrions poser la question par exemple: Le projet de loi est-il conçu pour améliorer la capacité des chemins de fer? Le projet de loi est-il conçu pour s'occuper des inquiétudes des producteurs y compris de leur possibilité de payer? En plus du long titre de ce projet de loi, est-il conçu, ou est-ce l'une de ses intentions de maintenir un système de transport du grain efficace et efficient?

[Text]

There are all kinds of questions that can be asked as to the intent of the bill. I simply make the point that if there were a declaratory statement at the front of the bill that would outline some of the purposes of the bill it would give people looking at the bill in the future a better chance to judge what some of the clauses mean against a statement of intention at the beginning.

Mr. Axworthy: As I said, Mr. Chairman, it is not something to which I have a strong negative reaction. Essentially, it may have a certain kind of rhetorical value to it. If that value were to increase people's support and adherence and wild enthusiasm about the bill, then certainly I would go along with it. But I would hope that perhaps Mr. Mayer might want to try some wording of that kind and we could look at it.

Mr. Mayer: I think there are a few people wild about the bill. I do not know whether they are enthusiastic about the bill, but wild may be a proper way to describe it.

Let me move to one other area briefly, Mr. Chairman, and I will conclude. That is to ask the minister if he had a chance to follow some of the proceedings of the committee here when we heard from the Travacon people and Mr. Banks on their opinion that there was some excess fat in the bill or there was some excess revenue that the railways would be getting, and to ask him if he has had a chance to look at that and give us his opinion on whether he agrees or disagrees with the contention that both Mr. Banks and the Travacon people made that the bill is overly generous to the railways.

• 1025

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, as Mr. Mayer knows, the figures put forward by the government are in the lower range of those that were proposed by Mr. Snively, who spent many months and years and much time and energy examining the costing question. He estimated, I believe, in the upward range of 25 or 26. We are coming in around 20 or 21. The Travacon people were in around 15 or 16, I believe.

It seems to me that we are sawing off at about the right level. I think you have to take into account that they have a certain vested interest with the groups they represent as well, so I have not accepted their figures as being gospel, by any means. I think it still is in the area that will have to be refined as the actual bill works its way through after implementation. So I would not intend to make any changes in that.

Mr. Mayer: This brief refers specifically to what the Travacon people said—and I will conclude . . . and this I think is one of the bases for the difference in "fat" in the bill, if you want to define it as that. They say—and this is Travacon, Mr. Edsforth—speaking:

I think our difference with him is that . . .

—when he says "him", he refers to Snively . . .

. . . we would agree that if and when such expenditures are made by the railways, they are fully entitled to compensation for the expenditures as and when they make them. I think our difference comes where we do not agree that they

[Translation]

On peut poser toutes sortes de questions quant à l'intention du projet de loi. Je veux simplement préciser que s'il y avait une déclaration d'intention comme titre du projet de loi qui soulignerait certains de ses objectifs, cela donnerait aux gens qui à l'avenir la liraient une meilleure chance de juger de la signification de certaines clauses par rapport à la déclaration d'intention au début.

M. Axworthy: Ce n'est pas quelque chose contre lequel je n'aurais de réaction négative. Essentiellement, il peut y avoir là une certaine forme de valeur rhétorique. Si cette valeur pouvait augmenter l'appui et l'adhésion des gens et soulever chez eux un farouche enthousiasme je serais tout à fait d'accord. Mais, j'espère que peut-être M. Mayer essaiera de formuler quelque chose de cette sorte et nous pourrions y jeter un coup d'oeil.

M. Mayer: Je crois qu'il y a un certain nombre de gens qui sont farouches au sujet de ce projet de loi. Je ne sais pas s'ils sont enthousiastes mais «farouches» est sans doute un bon mot pour le décrire.

Laissez-moi maintenant passer brièvement à un autre secteur, monsieur le président et je terminerai. Je voudrais demander au ministre s'il a eu la possibilité de suivre quelques-uns des procès-verbaux du comité lorsque nous avons entendu l'opinion des gens de Travacon et de M. Banks voulant que le bill soit trop dense et que les chemins de fer bénéficieraient de revenus excédentaires. Je voudrais aussi lui demander de nous donner son opinion et de nous dire qu'il est d'accord ou non sur le débat introduit par M. Banks et les gens de Travacon voulant que le bill soit trop généreux pour les chemins de fer.

M. Axworthy: Monsieur le président, comme M. Mayer le sait, les éléments avancés par le gouvernement sont au plus bas niveau de ceux qui ont été proposés par M. Snively qui a passé bien des mois et des années ainsi que beaucoup d'énergie à examiner la question de coût. Il a estimé, je crois, un niveau supérieur de 25 ou 26. Nous arrivons à 20 ou 21 environ. Les gens de Travacon étaient, je pense à 15 ou 16.

Il me semble que nous nous situons au niveau qui convient. Je crois que vous devez tenir compte qu'ils ont des intérêts communs avec les groupes qu'ils représentent et je n'ai donc pas pris leurs arguments comme parole d'évangile. Je crois que nous devons nous préoccuper du fait que le bill actuel fasse son chemin après sa mise en application. Je n'ai donc pas l'intention d'y apporter des changements.

M. Mayer: Cette cause se réfère spécialement à ce que les gens de Travacon disent et je dirai, en conclusion, que ceci constitue l'une des bases pour la différence du «gras» dans le bill, si vous voulez le définir ainsi. Ils disent—et c'est M. Edsforth, de Travacon—qui parle:

Je crois que notre différend avec lui est que . . .

. . . quand il dit «lui» il se réfère à M. Snively . . .

. . . nous conviendrons que si et lorsque des dépenses de ce genre sont faites par les chemins de fer, ils ont pleinement droit à des compensations pour ces dépenses qu'ils assument. Je crois que notre différence de vue se présente lorsque nous

[Texte]

should be in effect compensated for them on the basis that they should have been making them, or that at some point in the future they might be making them.

He is referring to investment costs.

That is the basis, I think, for the major difference. The Travacon people and Mr. Banks are saying we should not compensate the railways for capital expenditures until after they are made. Snavelly is saying they should be compensated for them on the basis that they will be making them or that they plan on making them at some time in the future. That is, I think, from what I can determine, the major basis for the difference.

Would the minister care to comment on that as a different approach to arriving at what is a fair estimation of the railway's losses on moving grain?

Mr. Axworthy: I believe it goes back to the thesis put forward by Snavelly when he appeared before the committee, which is if you can arrive at a regime that gives adequate compensation once and for all, then you can ensure that the normal workings of incentive will ensure that lines are properly rehabilitated, capital investments are properly made. And it should not be after the fact; it should be one that is there, as we have contained it in the bill, as part of the ongoing regime paid to the railways, so there is not always a question... because it does come back to that essential issue of the need to raise substantial amounts of capital over the next 8 to 10 years to provide for the expansion that we want. If you had a constant sort of anchor or draw which might be a year-long or 18-month gap, then I think that would impede the objective of the bill, which is to get the expansion going.

The Chairman: Mr. Kroeger.

Mr. Arthur Kroeger (Secretary, Ministry of State for Economic Development): Just a quick comment, Mr. Chairman. Clause 38.(2)(c) of the bill in fact excludes the kind of expenditures to which Travacon took exception in their representations to the committee. It makes them ineligible.

The Chairman: Mr. Murta.

Mr. Murta: Mr. Chairman, I hope to ask more than one question, because the question I wanted to ask was on the amendment the minister put forward this morning, to get some clarification on it. I think that is perhaps the most important aspect of what we are dealing with. I would like to say to the minister that I think it is a marvellous, cute, political amendment he has put in; the timing is just great—April 1, 1984, the committee starts its work, until March 31, 1985, which takes us neatly to an election period and obviously the government can then say that this committee is studying the whole aspect of it, hoping to placate the concerns of many people in this room.

• 1030

Having said that, I would like to ask the minister this. For example, if the bill is passed, and we will use a timeframe of, say, the first part of November of this year—and that is

[Traduction]

n'acceptons pas qu'ils devraient recevoir des compensations sur la base du fait qu'ils auraient dû effectuer ces dépenses ou qu'à un certain moment dans l'avenir ils pourraient les effectuer.

Il se réfère aux coûts d'investissement.

C'est la base, je crois, de la différence principale. Les gens de Travacon et M. Banks disent que nous ne devrions pas donner de compensations aux chemins de fer pour des dépenses de capital jusqu'à ce que ces dépenses soient faites. Snavelly prétend qu'ils devraient recevoir des compensations en se basant sur le fait qu'ils feront ces dépenses ou qu'ils ont l'intention de les faire dans l'avenir. Je crois que c'est à partir de cette base que je puis déterminer la différence majeure.

Le ministre voudrait-il émettre des commentaires sur cette approche afin d'en arriver à dire ce qu'est une estimation juste des pertes des chemins de fer sur le transport du grain?

M. Axworthy: Je crois qu'il faut retourner à la thèse mise de l'avant par Snavelly quand il s'est présenté devant le comité voulant que si vous pouvez en arriver à un système qui offre des compensations adéquates une fois pour toutes, vous pouvez alors assurer que l'effet normal de stimulation garantira une réorganisation des lignes et de bons investissements. Et ceci ne devrait pas intervenir après ce fait; il faudrait que ce soit un élément, ainsi que nous l'avons introduit dans le bill, qui fasse partie du régime actuel payé aux chemins de fer pour qu'il ne soit pas toujours question—car cela revient à la question essentielle du besoin de produire des montants de capitaux substantiels dans les 8 ou 10 prochaines années pour en arriver au développement que nous voulons. Si vous êtes constamment bloqué pendant un an ou 18 mois je crois que cela entraverait les objectifs du bill qui sont de favoriser l'expansion.

Le président: Monsieur Kroeger.

M. Arthur Kroeger (secrétaire, ministère d'État au développement économique): Juste un petit commentaire, monsieur le président. La clause 38.(2)(c) du bill exclut, en fait, le genre de dépenses dont Travacon a fait état dans sa représentation au comité. Cela les rend donc inéligibles.

Le président: Monsieur Murta.

M. Murta: Monsieur le président, je souhaite poser plus d'une question car la question que je voulais poser faisait partie de l'amendement que le ministre a mis de l'avant ce matin et mon but est de le rendre plus clair. Je crois que ceci est peut-être l'aspect le plus important des questions que nous traitons actuellement. Je voudrais dire au ministre que je crois que c'est merveilleux et charmant cet amendement politique qu'il a introduit; les temps sont parfaits pour cela—le 1^{er} avril 1984 le comité commence son travail jusqu'au 31 mars 1985, ce qui nous amène à une période d'élection et, visiblement, le gouvernement peut alors dire que ce comité étudie l'aspect global de la question, espérant ainsi apaiser les craintes de beaucoup de gens dans cette salle.

Ayant dit cela, je voudrais poser la question suivante au ministre. Par exemple, si le bill est adopté et que nous utilisons une période de référence qui serait, disons, la première partie

[Text]

maybe being generous, I do not know, but we will just use that—you are looking at approximately 14 months later, by which time this whole review process will have been over. What makes the minister or his officials feel there is going to be a substantial change in the thinking of the prairie wheat pools, the producers in Quebec, for example, on the method of payment over that particular time? It is only 14 months and the bill will not have really taken effect to any great extent, except that there will be some added expense in terms of the producer. Just coming back to the question, what makes the minister think there is going to be a change in the thinking?

The second part of the question, of course, is that as I read the amendment, this committee will report to the House of Commons and lay the report before Parliament. What happens after that? Does the review process then take place? Will we actually get a review? Will Parliament debate the report? For example, if the report comes out and says we should pay the producer something, but once again there is this log-jam or roadblock, does that mean we do not have a review process as such? I am not clear in terms of where we go after the report is laid in Parliament and debated there.

For example, I would have assumed that the industry would have given some pretty clear indications, clearer than you would with a four- or five-man task force out investigating, in effect another Gilson committee. A smaller portion of the Gilson committee would have given a thrust or a push—the government would have wanted to be pushed along in the direction the industry wanted to go. This could be totally contrary to that whole direction. Will the minister give a comment to clear up some of my either misunderstandings or confusions in this area?

The Chairman: I would just like to make one comment, Mr. Murta. The fact that the report will be laid before Parliament would automatically mean it would also be referred to the appropriate committee of Parliament, which I would suspect would be the Standing Committee on Transport. Under the present rules, it is automatic.

Mr. Minister.

Mr. Axworthy: I appreciate your compliments, Mr. Murta. I would want to say that it was nothing further from my mind, but...

Mr. Benjamin: Wash your mouth out with soap.

Mr. Axworthy: The proposal we have here is really designed to allow the examination of some of the very, I think, important proposals that came forward during the course of your hearings, such as that by the Manitoba Farm Bureau, the entitlement proposals and others, to get a detailed examination in terms of their feasibility. Part of the problem in moving to perhaps an alternative method of payment is to see how it would work, whether it is possible. I think one of the questions raised is the feasibility question, and the work of this inquiry task force would be to really come to grips with that and try to put forward the kind of scenarios under which alternatives

[Translation]

du mois de novembre de cette année—et cela est peut-être généreux, je ne sais pas, mais nous le ferons—nous envisageons les choses pour 14 mois plus tard et, à cette époque, tout le processus de révision sera terminé. Quels sont les points qui font penser au ministre et à ses fonctionnaires qu'il va y avoir des changements importants en matière de grain dans les prairies, les producteurs du Québec, par exemple, quant à la méthode de paiement à ces temps précis? Cela fait seulement 14 mois et le bill n'aura pas réellement pris effet sauf qu'il y aura des dépenses supplémentaires dans le domaine de la production. Pour en revenir à la question, pourquoi le ministre croit-il qu'il y aura un changement dans les opinions?

Bien sûr, la seconde partie de la question, comme je le lis dans l'amendement, ce comité fera rapport à la Chambre des communes et présentera le rapport au Parlement. Qu'arrivera-t-il ensuite. Le processus de révision peut-il alors intervenir? Aurons-nous une révision? Le Parlement mettra-t-il le rapport en délibération? Par exemple, si le rapport sort et que nous devons payer quelque chose aux producteurs mais que, de nouveau, il y ait blocage, cela voudrait-il dire que nous n'aurons pas de processus de révision comme tel? Pour moi, les choses ne sont pas claires quant à savoir où nous irons après la présentation du rapport au Parlement et les débats qui suivront.

Par exemple, j'aurais pensé que l'industrie allait donner des indications claires, plus claires que ne le ferait un groupe de travail de quatre ou cinq personnes se livrant à des investigations, un autre comité Gilson, en fait. Une petite partie du comité Gilson aurait donné sa confiance ou une poussée—le gouvernement aurait voulu être poussé dans la direction voulue par l'industrie. Ceci pourrait être totalement à l'inverse de l'orientation générale. Le ministre donnerait-il ses commentaires afin d'éclairer ma lanterne dans ce domaine?

Le président: Je voudrais juste faire un commentaire, M. Murta. Le fait que le rapport sera déposé au Parlement voudrait dire automatiquement qu'il sera référé au comité approprié du Parlement et je pense qu'il s'agirait du Comité permanent des transports. Cela se fait automatiquement sous les législations présentes.

Monsieur le ministre.

M. Axworthy: j'apprécie vos compliments, M. Murta. Je voudrais dire que ce n'était pas loin de ma pensée mais...

M. Benjamin: Lavez-vous la bouche au savon.

M. Axworthy: La proposition que nous avons ici est réellement conçue pour permettre l'examen de quelques très importantes propositions qui sont apparues au cours des débats, comme celle du *Manitoba Farm Bureau* et d'autres, et d'envisager les détails en termes de faisabilité. Une partie du problème qui consiste à dévier vers une méthode alternative de paiement est de voir comment cela pourrait fonctionner, lorsque la chose est possible. Je crois que l'une des questions mise sur le tapis est celle de la faisabilité et la tâche de ce groupe de travail serait réellement de prendre en main cette question et de mettre en évidence le genre de scénario grâce

[Texte]

might work and what the economic and administrative impacts would be. So it not designed to be decision-making, it is simply to get a good basis of judgment for the review to take place, that is all. I think that is really the point of it all.

As to whether it will meet with success, your crystal ball is as good as mine, but I do know we have made an awful lot of progress over the last two years, from a point where there was a kind of attitude that no one should touch it at all to the point where I think there is a recognition that change should take place now, and to the point where there is good serious debate about the details of it.

• 1035

I think we are in an evolutionary process; I think this will continue to add to that, at the same time ensuring that those who have a very strong feeling about the producer payment side will still have a forum in which that can continue to be examined and the case be made. A lot of the difficulty we face, as you well know—and as some of you probably know better than most around this committee, because you have been dealing with the issue for a long time—is the mythology of misapprehension and distrust. If you can break that down through this kind of sharing of information and assessments, then maybe we can make some further progress.

The Chairman: Thank you.

Mr. Althouse, one question.

Mr. Althouse: Thank you, Mr. Chairman.

Since the minister seems to be convinced that he is going to propose an amendment to review the whole process in less than a year, 1984, I wonder if he has given any serious consideration to dropping the agricultural aspects of the bill completely and allowing those to be reviewed immediately, as was suggested by a number of groups in western Canada, particularly farm groups, who see this bill not as a comprehensive solution—as the former minister was wont to say about this particular piece of legislation . . . —but as the very worst kind of ad hockery, as it affected agricultural policy. So would the minister separate out the question of the rate and allow that to be discussed immediately? Since he has already told us it is his intention to review the whole process in a little over six months, would he not just do that now and allow that process to get a head start in order that people can come up with a comprehensive solution to the agricultural aspects of it—in short, leave the rate aspect alone and send it immediately to this particular group that he is talking about sending it to anyway in six months?

The Chairman: Mr. Minister, Mr. Mr. Althouse's question raises a question in my mind; I just want to put it on top of his so you can answer both at the same time. My understanding was that the review would commence in about six months, rather than be done in six months.

Mr. Althouse: That is what I said.

[Traduction]

auquel certaines alternatives pourraient fonctionner et d'évaluer quel pourrait être l'impact économique et administratif. Il ne s'agit donc pas de prise de décision, il est plus simplement question d'établir une bonne base de jugement pour la mise en place de la révision. Je crois que les choses s'arrêtent là.

Quant à savoir si cela réussira, votre boule de cristal est aussi bonne que la mienne. Je sais cependant que nous avons fait de grands progrès durant les deux dernières années car il y avait une forme d'attitude que personne ne pouvait toucher alors qu'il y a maintenant une reconnaissance générale d'un besoin de changement et que des débats valables et sérieux entourent ces questions.

Je crois que nous sommes dans un processus d'évolution et je pense que cela continuera ainsi, assurant en même temps que ceux qui sont en faveur du paiement aux producteurs disposeront d'un forum permettant de poursuivre l'examen des cas. Une grande partie des difficultés que nous connaissons, comme vous le savez et comme une bonne partie d'entre vous le savent mieux encore car, au sein de ce comité, ils ont directement été confrontés à ces problèmes durant longtemps est le manque de confiance et l'incompréhension. Si cela pouvait être éliminé par la forme présente d'échange d'information nous pourrions peut-être faire de grands progrès.

Le président: Merci.

Monsieur Althouse, une question.

M. Althouse: Merci, monsieur le président.

Le ministre semblant être convaincu qu'il va proposer un amendement pour revoir tout le processus en moins d'un an, en 1984, je me demande s'il a pris sérieusement en considération l'abandon des aspects relatifs à l'agriculture qui font partie du bill et de permettre à ceux-ci d'être révisés immédiatement comme cela a été suggéré par un bon nombre de groupes de l'ouest du Canada, particulièrement les fermiers, qui ne voient pas ce bill comme une solution valable—comme l'ancien ministre avait coutume de le dire en ce qui concerne cette forme particulière de législation—mais comme la pire sorte de tromperie qui affecte les politiques agricoles. Le ministre séparerait-il la question du fond et permettrait-il que la chose soit discutée immédiatement? Puisqu'il nous a déjà dit que c'était dans ses intentions de revoir le processus dans son entier dans un peu plus de six mois, voudrait-il le faire maintenant et permettre au processus de commencer afin que les gens puissent présenter des solutions valables aux aspects touchant à l'agriculture—en bref, laissons de côté les taux et adressons-nous immédiatement aux groupes particuliers dont le ministre parle.

Le président: Monsieur le ministre, M. Althouse amène une question qui, pour moi, en pose une autre. Je voudrais la joindre à la sienne pour que vous puissiez répondre aux deux en même temps. Je comprends que la révision devrait débiter dans environ six mois, plutôt que d'être achevés en six mois.

M. Althouse: C'est ce que j'ai dit.

[Text]

The Chairman: Oh, I am sorry; I misunderstood you, Mr. Althouse.

Mr. Minister.

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, I should point out that this amendment that I introduced is really designed to ask the question of who gets paid. That is its primary focus; it is the method of payment, not the rate itself. As Mr. Althouse would know, that is a very critical ingredient in the overall structure of the program, to try to reduce some of those distortions and to provide for a system that would provide more flexibility.

So I guess the simplest answer is no, I do not intend to drop that part of it. I think it is important to see that each of the key proposals in the legislation are linked together, and that one is dependent upon the other. We cannot pull one piece out; I think the other parts of the structure would thereby be weakened. What is still important is the overall objective of having the legislation in place as soon as possible. Maybe we could all celebrate Thanksgiving by passage of this bill . . .

An hon. Member: We will eat the turkey and you will eat the crow.

Mr. Axworthy: You eat the turkey, and we will pass the Crow so we can go on with the kind of expansion that is required.

The Chairman: Thank you, Mr. Althouse.

Mr. Minister, I am sure members of the committee would have liked to have had you all morning. You seem to be becoming very popular with the committee. But like the rest of us, I guess you have conflicting priorities. I think members of the committee do understand that when you have to go to Cabinet you have to go to Cabinet. I thank you for your appearance here this morning.

Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: On a point of order, Mr. Chairman, and I will raise it again. If the committee wishes to question the minister further, would he be available for some period of time this afternoon or this evening?

Mr. Axworthy: It may be possible this evening, Mr. Chairman. This afternoon again is taken up with Cabinet committee. Again, I apologize; it is just that I have items on that I have to address during this week. But that is a call of the Chair. I am not sure I could offer much more again. Maybe I would be prepared to come back to the committee as it works its way further on and wants other questions examined.

• 1040

The Chairman: I simply make the point that we have interrupted clause-by-clause to hear from the minister this morning. I am assuming that now we are going back to clause-by-clause and if we are going to interrupt it again it will have to be on a decision of the committee.

Mr. Axworthy: Thank you very much.

[Translation]

Le président: Oh! Je m'excuse. Je vous avais mal compris, monsieur Althouse.

Monsieur le ministre.

M. Axworthy: Monsieur le président, je voudrais souligner que l'amendement que j'ai introduit est fait pour poser la question de qui est payé. C'est son objectif premier; la méthode de paiement et non le taux lui-même. Comme M. Althouse devrait le savoir, il s'agit d'un ingrédient critique de la structure entière du programme que d'essayer de réduire quelques-unes de ces distorsions et d'apporter un système qui donnera plus de flexibilité.

Je pense donc que la réponse la plus simple est non, je n'ai pas l'intention de laisser tomber cette partie. Je crois qu'il est important que chacune des propositions clés dans la législation soient jointes et qu'elles dépendent l'une de l'autre. Nous ne pouvons en extraire une partie. Je crois que les autres éléments de la structure seraient par conséquent affaiblis. Ce qui demeure important est l'objectif global d'avoir la législation en place aussi vite que possible. Peut-être pourrions-nous délibérer le passage du bill le jour de l'action de grâces . . .

Une voix: Nous mangerons la dinde et vous mangerez le corbeau.

M. Axworthy: Vous mangez la dinde et nous laisserons le corbeau et nous pourrions ainsi aller de l'avant avec le genre d'expansion qui est nécessaire.

Le président: Merci, monsieur Althouse.

Monsieur le Ministre, je suis certain que les membres de ce comité auraient aimé profiter de votre présence toute la matinée. Vous semblez devenir très populaire dans le comité. Mais comme nous tous, je suppose que vous avez d'autres priorités. Je pense que les membres de ce comité comprennent que lorsque vous devez aller au Cabinet, il faut que vous alliez au Cabinet. Je vous remercie pour votre présence ce matin.

Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: J'invoque le Règlement, monsieur le président. Si le comité souhaite poser plus de questions au ministre, serait-il disponible pour quelque temps cet après-midi ou ce soir?

M. Axworthy: Cela pourrait être possible ce soir, monsieur le président. Cet après-midi est pris par le comité du Cabinet. À nouveau, je m'excuse; c'est seulement qu'il y a des questions que je dois traiter cette semaine. Je ne suis pas certain de pouvoir offrir beaucoup plus. Peut-être pourrais-je revenir devant ce Comité au fur et à mesure qu'il progresse dans son travail et désire examiner d'autres questions.

Le président: Je souligne simplement le fait que nous avons interrompu l'étude article par article ce matin pour entendre le ministre. Je pense que nous allons retourner à notre travail et que nous allons nous interrompre à nouveau sur décision du Comité.

M. Axworthy: Merci beaucoup.

[Texte]

Mr. Benjamin: They interrupted clause-by-clause in this instance, but they were not willing to do it for Mr. Gibbings last week.

The Chairman: There is a difference.

Mr. Benjamin: There is what difference?

The Chairman: If it is not obvious to you, Mr. Benjamin, I do not think I will elaborate.

Thank you very much, Mr. Minister.

An hon. Member: Are we going to break?

The Chairman: Just a moment, and then we will. Shall we stand Clause 2 again?

Clause 2 allowed to stand.

On Clause 4—*Vacancies*.

The Chairman: Before we begin Clause 4 we will take a five-minute break. The committee is recessed for five minutes.

• 1042

• 1049

The Chairman: Order, please.

The committee is resuming its hearings. We are on Clause 4.(1):

Subject to subsection (2), where a vacancy exists on the Committee with respect to any membership referred to in paragraph 3(d) and, within a reasonable time after the vacancy occurs, the person or group having no representative

(a) nominates, in writing, one or more persons to fill the vacancy, the Minister shall appoint a person so nominated to fill the vacancy; or

(b) does not make a nomination in accordance with paragraph (a), the Minister may appoint such person to fill the vacancy as the Minister deems advisable.

• 1050

I have notice of an amendment by Mr. Neil. Mr. Neil.

Mr. Neil: Thank you, Mr. Chairman.

It seems to us that there is some inconsistency between Clauses 4 and 3. Under Clause 4, it provides that where a vacancy occurs the minister can fill that vacancy based on a nomination in writing, presumably from one of the organizations represented on the Senior Grain Transportation Committee, whereas in Clause 3 there is no provision for a nomination in writing but simply an appointment by the minister. What we propose in our amendment is to eliminate the inconsistency by amending the bill as follows:

That Bill C-155 be amended on page 4 by deleting Clause 4.(1) and 4.(2) in lines 18 to 39 and substituting the following therefor:

[Traduction]

M. Benjamin: Ils ont interrompu le débat d'article par article dans le cas présent mais ils n'ont pas voulu le faire pour M. Gibbings la semaine dernière.

Le président: Il y a une différence.

M. Benjamin: Quelle est la différence?

Le président: Si elle n'est pas apparente pour vous, monsieur Benjamin, je ne m'attarderai pas sur ce sujet.

Merci beaucoup, monsieur le ministre.

Une voix: Levons-nous la séance?

Le président: Dans un petit moment. Réservez-vous l'article 2?

L'article 2 est réservé.

Article 4—*Vacances*.

Le président: Avant d'entamer l'article 4, nous ferons une interruption de cinq minutes. Le Comité suspend ses travaux pour cinq minutes.

Le président: À l'ordre s'il vous plaît.

Le Comité reprend ses auditions. Nous sommes rendus à l'alinéa 4.(1):

En vertu du paragraphe (2), lorsqu'un des membres mentionnés à l'alinéa 3(d) laisse une place libre sur le Comité, et qu'après un certain temps, la personne ou l'organisme n'ayant pas de représentant

(a) propose par écrit le nom d'une ou deux personnes susceptibles d'occuper le siège laissé libre; ou

(b) s'il ne propose pas de nom conformément à l'alinéa a), le Ministre peut nommer un membre à sa discrétion.

On me signale que M. Neil veut proposer un amendement. Monsieur Neil.

M. Neil: Merci, monsieur le président.

Il me semble qu'il y a des inconséquences dans les dispositions 3 et 4. En vertu de la disposition 4, le ministre peut nommer un membre sur recommandation écrite, recommandation venant présumément d'un des organismes ayant un représentant sur le Comité supérieur de transport des céréales, tandis qu'une telle recommandation n'est pas prévue à la disposition 3, mais seulement une nomination directe du ministre. Notre amendement vise à éliminer ces inconséquences en modifiant le bill C-155 comme suit:

- Que soient rayées à la page 4 les dispositions 4.(1) et 4.(2), aux lignes 18 et 39, et que l'on substitue le texte suivant:

[Text]

Where a member of the Committee appointed by the Minister or elected pursuant to Section 3 is unable to perform his duties, the Minister may appoint a person to act in the place of that member during the remainder of the term.

That is a new Clause 4. Unfortunately, we did not have time to get it translated, Mr. Chairman.

The Chairman: All right.

It is moved by Mr. Neil that Bill C-155 . . .

Mr. Benjamin: May I have a copy, please, Mr. Chairman?

An hon. Member: It is a good amendment. Anything by Mr. Neil is obviously . . .

The Chairman: It is amazing how the editorials creep in.

The Chairman: It is moved that Bill C-155 be amended on page 4 by deleting Clause 4.(1) and 4.(2) in lines 18 to 39 and substituting the following:

4. Where a member of the committee appointed by the Minister or elected pursuant to Section 3 is unable to perform his duties, the Minister may appoint a person to act in the place of that member during the remainder of the term.

Mr. Flis.

Mr. Flis: Could we get a legal interpretation here on the differences as to members who will be appointed by their industries, and I guess will be appointed for as long as these industries want them in, versus the other members who are appointed for certain terms?

The Chairman: Mr. Lefebvre.

Mr. D. Lefebvre (General Counsel, Transport Canada): On a point of explanation, Mr. Chairman, Clause 4 was divided into (1) and (2) because there are two categories of members on the committee. Some are representatives of organizations that presumably will want to control who their representatives are. Then you have the producers, who are broadly based; there are provisions for them to be elected. But if in mid-term a representative of the producers for some reason ceases to be a member, then the minister could choose someone he thinks is representative.

• 1055

For the other groups—let us say a railway, for instance . . . —Clauses 4.(1) and 4.(2) were divided as they are because if the railway does not appoint someone it was not felt necessary to have the minister appoint someone from the railway to represent them. The same for all those groups that can look after their interests in rather a quick manner, the same for UGG and the pools and so on.

If you look at Clauses 4 and 5, they say explicitly that an organization can tell the minister that one representative . . . Although it is the minister that appoints, UGG, for instance, could tell the minister: This person no longer is our representa-

[Translation]

Lorsqu'un membre du Comité, nommé par le ministre ou élu en vertu de l'article 3, ne peut s'acquitter de ses fonctions, le ministre peut nommer un remplaçant pour le reste de son mandat.

C'est la disposition 4 que nous proposons. Malheureusement, nous n'avons pas eu le temps de la faire traduire, monsieur le président.

Le président: Ça va.

M. Neil propose que le projet de loi C-155 . . .

M. Benjamin: Pourrais-je en avoir un double, s'il vous plaît, monsieur le président?

Une voix: C'est un bon amendement. Tout ce qui vient de M. Neil . . .

Le président: La presse trouve toujours moyen de faire ses commentaires.

Le président: On propose que le projet de loi C-155 soit modifié à la page 4 et que les dispositions 4.(1) et 4.(2) soient rayées pour faire place à la disposition suivante:

4. Lorsqu'un membre du Comité, nommé par le ministre ou élu en vertu de l'article 3, ne peut s'acquitter de ses fonctions, le ministre peut nommer un remplaçant pour le reste du mandat du membre sortant.

Monsieur Flis.

M. Flis: Y aurait-il moyen d'avoir une interprétation juridique de la différence entre des membres nommés par les industries qu'ils représentent, et qui sont nommés pour aussi longtemps que leur industrie veut d'eux, et les autres, qui sont nommés pour une période déterminée?

Le président: Monsieur Lefebvre.

M. D. Lefebvre (Conseiller général, Transports Canada): Ça s'explique, monsieur le président, du fait que la disposition 4 a été scindée en 4.(1) et 4.(2) parce que le Comité est composé de membres de deux sortes. Certains représentent des organismes qui voudront sans doute décider qui ils veulent. Il y a ensuite les producteurs, qui représentent des entités plus vastes; ceux-ci seront élus. Mais si, au cours de son mandat, un représentant des producteurs cesse d'être membre, le ministre peut choisir quelqu'un qui, à son avis, représente bien les producteurs.

Dans le cas des autres groupes—disons un chemin de fer, par exemple—la disposition 4 a été divisée en 4.(1) et 4.(2) parce que si les chemins de fer ne nomment pas de représentant, on ne voit pas la nécessité pour le ministre de nommer quelqu'un pour eux. C'est pareil pour tous les groupes qui sont en mesure d'imposer leur point de vue, comme les UGG et les centrales et ainsi de suite.

Si on regarde les dispositions 4 et 5, on s'aperçoit qu'elles stipulent explicitement qu'un organisme peut dire au ministre qu'un tel représentant . . . Bien que ce soit le ministre qui nomme les représentants, un organisme comme les UGG, par

[Texte]

tive; instead it is another person. So it was to give the organizations some control over their representative.

The Chairman: Mr. Neil.

Mr. Benjamin: On a point of information on Mr. Neil's . . . I cannot find anywhere in the amended Clause 3 or under definitions what the length of the term is. Are you moving a consequential amendment, or . . . ?

The Chairman: Mr. Neil.

Mr. Neil: I would like to direct this comment to Mr. Lefebvre. In Clause 3, the minister makes the appointment but not on the basis of nominations in writing. I am saying there is an inconsistency. In Clause 3 the minister simply appoints 18 members. Presumably he will appoint them based on the input from the various organizations.

Mr. D. Lefebvre: That is what it says in Clause 5, where it says that when a group to be represented advises the minister in writing . . .

The Chairman: But that is a different clause.

An hon. Member: That is right.

The Chairman: That is where they advise in writing that they no longer wish that member to represent them.

Mr. D. Lefebvre: Yes, but also you have to read the rest of the clause. If there is a vacancy, it is really the organization that tells the minister who they want to represent them.

Mr. Neil: Yes, but my point is that if there is a vacancy the organization tells the minister under the present Clause 3.(d)(iv), but in the original appointment under Clause 3 there is no notification by the organization as to who they want. So they do not nominate in writing under Clause 3, but only if there is a vacancy.

Mr. D. Lefebvre: We had some discussions on that, Mr. Chairman, and a vacancy means that there is one spot on the committee that is not filled. It does not mean that someone was there before and during the term he is not there. A vacancy on the committee is one spot that is not taken at any one point in time, and when you start the committee it is full of vacancies. They only have vacancies. All the spots are vacant and you need to nominate people to those spots.

Mr. Neil: But you say "after the vacancy occurs". If they are all vacant originally, it does not make sense.

The Chairman: Mr. Kroeger.

Mr. Kroeger: Mr. Chairman, I think I grasp what Mr. Neil is getting at, but would his amendment not pertain more suitably to Clause 3 than to Clause 4?—because the effect of his amendment on Clause 4 goes beyond just correcting the anomaly, if you like, between the two clauses; his amendment would take out provision for certain arrangements that do have a value.

[Traduction]

exemple, pourrait dire au ministre: cette personne ne nous représente plus, c'est maintenant un tel, qui est notre représentant. En fin de compte, c'était pour que les organismes aient leur mot à dire au sujet de leur représentant.

Le président: Monsieur Neil.

M. Benjamin: J'ai un renseignement à demander à M. Neil. Je ne trouve ni dans la disposition 3 modifiée ni dans les définitions la durée du mandat. C'est un amendement corrélatif que vous proposez, ou . . . ?

Le président: Monsieur Neil.

M. Neil: Cette observation s'adresse à M. Lefebvre. En vertu de la disposition 3, le ministre nomme les membres, mais sans avoir reçu de nomination par écrit. À la disposition 3, le ministre nomme tout simplement 18 membres, à partir, sans doute, des informations que lui ont transmises les divers organismes.

M. Lefebvre: C'est ce que ça dit à la disposition 5, qui stipule qu'un groupe qui doit envoyer un représentant au comité doit aviser le ministre par écrit . . .

Le président: Mais ça, c'est une autre disposition.

Une voix: C'est vrai.

Le président: Vous parlez de la disposition qui stipule que les organismes doivent aviser le ministre par écrit quand ils ne veulent plus de leur représentant.

M. Lefebvre: Oui, mais il faut lire aussi le reste de la disposition. Si un siège est laissé libre, c'est en fait l'organisme qui dit au ministre quelle personne elle veut comme représentant.

M. Neil: Oui, mais voici à quoi je voulais en venir: s'il y a un siège libre, l'organisme fait ses recommandations au ministre, en vertu de l'actuelle disposition 3.(d)(iv), mais à la disposition 3, où il est question de créer le comité, on ne mentionne pas que les organismes ont le droit de choisir un représentant. Donc, ils ne font pas de nominations par écrit à la disposition 3, mais seulement si un siège est laissé libre.

M. Lefebvre: Nous en avons discuté, monsieur le président, et un siège libre signifie qu'il manque un représentant sur le comité. Cela ne veut pas dire qu'il y a déjà eu quelqu'un et que cette personne ne siège plus. Donc, quand on crée un comité, on commence avec un certain nombre de sièges libres. Rien que des sièges libres. Tous les sièges sont libres et il faut nommer un représentant pour chaque siège.

M. Neil: Mais vous dites «un siège laissé libre». S'ils sont tous libres à l'origine, ça n'a aucun sens.

Le président: Monsieur Kroeger.

M. Kroeger: Monsieur le président, je crois saisir le raisonnement de M. Neil, mais n'y aurait-il pas lieu plutôt de modifier la disposition 3? Parce que son amendement fait plus que corriger une simple anomalie, si vous voulez, entre deux dispositions, elle abolit des mesures qui sont quand même utiles.

[Text]

The Chairman: If I may ask a question: Would the amendment preclude groups represented on the Senior Grain Transportation Committee from nominating people to those vacancies?

Mr. Mayer: Mr. Chairman, could I speak to that when you ...

The Chairman: Just a minute now.

I will get to you in a minute, Mr. Benjamin.

Mr. Mayer.

• 1100

Mr. Mayer.

Mr. Mayer: Very briefly, Mr. Chairman, it seems to me Mr. Neil's amendment makes eminent good sense. When you establish ...

The Chairman: I thought you were going to answer my question.

Mr. Mayer: The answer to your question is no, very simply. It does not preclude them at all; and it does not preclude somebody in Clause 3 from saying—let us say UGG has a representative on the committee whom the minister puts on there, from UGG, and UGG does not want them and notifies the minister in writing that it does not want them. Does that in fact constitute a vacancy or not? I think Mr. Neil's amendment, as I said, makes good sense and clears up some ambiguity in the bill. It also does another thing: it shortens it up.

Mr. Neil: Mr. Chairman, if in Clause 3 it said the minister may appoint based on nominations in writing from the various groups, that would be fine.

An hon. Member: It does not say that.

Mr. Neil: In Clause 3 he does not require any nomination, but in Clause 4 he does. I was trying to eliminate that inconsistency.

Mr. Kroeger: Mr. Chairman, I do not know whether it is in order in terms of committee procedure, but I think we could get at what Mr. Neil is concerned about by looking again at Clause 3.(d), line ...

The Chairman: No, we cannot.

Mr. Kroeger: Okay. The problem is that ...

The Chairman: We have dealt with Clause 3, Mr. Kroeger ...

Mr. Neil: That is why we brought it in.

The Chairman: —and it has carried.

Mr. Neil: We wanted to make it consistent.

Mr. Kroeger: The problem is that Mr. Neil's amendment would, for example, take out Clause 4.(1)(b). We had some discussion in the committee a few days ago about what happens if you have 14 process elevators and they cannot agree among themselves on who they want to have represent them; it

[Translation]

Le président: Permettez-moi une question: cet amendement empêcherait-il les groupes représentés sur le Comité supérieur de transport des céréales de nommer un représentant au comité?

M. Mayer: Monsieur le président, pourrais-je répondre à cette question au moment où ...

Le président: Un instant.

Je suis à vous dans un moment, monsieur Benjamin.

Monsieur Mayer.

Monsieur Mayer.

M. Mayer: En bref, monsieur le président, il me semble que l'amendement de M. Neil est très sensé. Quand on sait ...

Le président: Je croyais que vous alliez répondre à ma question.

M. Mayer: La réponse à votre question c'est non, tout simplement. Elle ne l'empêche pas et elle n'empêche en rien que quelqu'un dise, en vertu de la disposition 3—admettons que le UGG ont un représentant qui leur est imposé par le ministre et qu'ils n'en veulent pas, ils avisent le ministre par écrit à l'effet qu'ils ne veulent pas du représentant qu'on a choisi. Cela constitue-t-il un siège libre ou non? Je trouve le modificatif de M. Neil très sensé, il réussit à éliminer certaines ambiguïtés du projet de loi. Et sa formule est plus courte.

M. Neil: Monsieur le président, si ça disait à la disposition 3 que le ministre peut faire des nominations à partir des recommandations écrites des divers organismes, cela serait parfait.

Un député: C'est pourtant pas ça que ça dit.

M. Neil: Selon la disposition 3, il n'a pas besoin de nomination, mais selon la disposition 4, il lui en faut une. J'essayais d'éliminer cette inconséquence.

M. Kroeger: Monsieur le président, je ne sais si mon intervention est conforme au règlement, mais je crois que nous pourrions régler cette inconséquence en allant voir de nouveau la disposition 3.(d) à la ligne ...

Le président: Non, nous ne pouvons pas faire cela.

M. Kroeger: Bon, d'accord. Le problème c'est que ...

Le président: Nous avons terminé notre étude de la disposition 3 monsieur Kroeger ...

M. Neil: C'est pourquoi nous l'avons proposée.

Le président: ... et elle a été adoptée.

M. Neil: Nous voulions éliminer les inconséquences.

M. Kroeger: Le problème c'est que l'amendement de M. Neil aurait comme résultat d'abolir la disposition 4.(1)(b). Nous avons discuté ici en comité, il y a quelques jours de ce qui arriverait si on avait 14 élévateurs de traitement et qu'ils ne pouvaient se mettre d'accord sur un représentant c'est une

[Texte]

is a deadlock. In such a situation, the minister would at least be able to provide for some kind of representation on the committee by that group, even if there were an internal dispute. Mr. Neil's amendment would have the effect of leaving that group entirely unrepresented.

Mr. Neil: No, no.

Mr. Mayer: No, the minister would appoint somebody to represent them.

Mr. Neil: You see, under Clause 3, if the groups cannot get together, if the licensed elevators, for example, could not agree on who they wanted to name, then the minister on his own could appoint. Under Clause 4 as it exists, if a vacancy occurs, the minister then has to wait for a nomination in writing. So it is inconsistent.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I wonder what effect the amendment, or for that matter the bill as it reads, has regarding the four members who are active grain producers, who were elected by the grain producers. If one of them becomes ill or incapacitated or resigns or dies, does the minister have the right to appoint one, or do the grain producers write in and say who they want, all of them in that area he represents; or will the minister have the authority to appoint somebody for a one-, two- or three-year portion of the term, replacing someone who was elected by popular vote by the grain producers? I do not want the minister doing that. I do not think Mr. Neil would want the minister doing that either. What would you have, another election?

The Chairman: Mr. Lefebvre.

Mr. D. Lefebvre: Mr. Chairman, the amendments that were made to Clause 3 last week make... Right now, some consequential amendments are of course needed, even if the scheme is accepted as it is. Clause 4.(1) deals with representatives of organizations other than producers. Clause 4.(2) deals with representatives of producers. So you would have to make some changes, and in Clause 4.(1) we refer to people appointed pursuant to Clause 3.(e), the new Clause 3(e), which is everyone but the representatives of the producers.

• 1105

Now, in Clause 4.(2) the producers elect their representatives for a term of four years. If during that term someone is incapable in fulfilling his job the minister may appoint someone who he thinks is representative of the producers of Saskatchewan or Alberta just to finish the term.

Mr. Neil: But our amendment does that.

Mr. D. Lefebvre: But when in fact Clause 3 says that the minister shall appoint a committee, he is also bound by Clause 4, which tells him how he does it. In Clause 4.(1), with respect to representatives or organizations, it tells the minister that if there is a vacant spot he then takes his instructions from the

[Traduction]

partie nulle. Dans une telle situation, le ministre pourrait au moins nommer un représentant pour ce groupe, en dépit des querelles internes. L'amendement de M. Neil aurait comme effet de laisser ce groupe sans représentant aucun.

M. Neil: Mais non, mais non.

M. Mayer: Mais non, le ministre nommerait un représentant à leur place.

M. Neil: Voyez-vous, en vertu de la disposition 3, si les groupes ne peuvent s'entendre, si les éleveurs, par exemple, ne peuvent nommer de représentant, alors le ministre peut nommer quelqu'un à sa discrétion. Mais avec la disposition 4 telle qu'elle se trouve dans le moment, le ministre doit attendre une nomination par écrit. Il existe donc bel et bien des conséquences.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, je me demande quel effet cet amendement et le bill dans son ensemble ont sur les quatre membres qui sont des producteurs de céréales et qui ont été élus par des producteurs de céréales. Si un de ces quatre représentants tombe malade, qu'il donne sa démission ou qu'il meurt, le ministre a-t-il le droit de nommer un autre représentant, ou est-ce que les producteurs doivent plutôt écrire pour faire connaître leur choix, ou si le ministre peut nommer quelqu'un pour le reste du mandat? Je ne crois pas que le ministre doive nommer unilatéralement quelqu'un qui n'a pas été élu par les producteurs de céréales. Je crois que M. Neil serait de mon avis sur ce point. Faudrait-il faire élire un nouveau représentant?

Le président: Monsieur Lefebvre.

M. D. Lefebvre: Monsieur le président, les amendements que nous avons apportés à la disposition 3 la semaine dernière font que... À l'heure actuelle, il nous faut des changements corrélatifs, même si l'idée générale est acceptée comme telle. La disposition 4.(1) concerne les représentants de groupes autres que les producteurs. La disposition 4.(2) traite des représentants des producteurs. Donc, il faudrait apporter certaines modifications. À la disposition 4.(1), par exemple, il est question des personnes nommées en vertu de la disposition 3(e) modifiée, ce qui signifie tous les membres sauf les représentants des producteurs.

Selon la disposition 4.(2), les producteurs élisent leurs représentants pour quatre ans. Si au cours de ce mandat, un représentant est incapable de s'acquitter de ses fonctions, le ministre peut nommer, pour le reste du mandat, un remplaçant qui, à son avis, est représentatif des producteurs de la Saskatchewan et de l'Alberta.

M. Neil: Mais c'est prévu, tout ça, dans notre amendement.

M. D. Lefebvre: La disposition 3 dit bien que le ministre doit créer un comité, mais il doit aussi se conformer à la disposition 4, qui indique comment ce comité doit être créé. À la disposition 4.(1), où il est question de représentants et d'organismes, il est stipulé que le ministre doit accepter les

[Text]

group. It has to be someone who in his opinion is representative of the group.

Mr. Mayer: To answer Mr. Benjamin's question directly, that is the intention of the amendment... —to give the minister the prerogative to appoint. I do not see any particularly awesome problem with giving the prerogative to the minister. What it does is facilitate the appointment of somebody should there for whatever reason be an unfulfilled term.

Not that I want to ape the American system, but the American president has the power to appoint representatives, whether they be congressmen or senators. Senator is a six-year term, a very major one that goes through all kinds of electoral processes to get there. If for some reason a senator is unable to fulfil his term, or he dies in office, the president then appoints for the duration of that office, so I do not see any particular problem.

As I said, I think this is an amendment that simplifies the bill. It shortens the bill and it facilitates that Senior Grain Transportation Committee having its full complement of members should a vacancy occur.

Mr. Kroeger: Mr. Chairman, just to be sure we have correctly understood the intent and the effect of the amendment, are we right in believing that the effect of this would be to increase the discretionary power in the hands of the minister and to reduce, if you like, the degree of protection enjoyed by the organizations? The clause as proposed by Mr. Neil is quite a lot more general than what there is in the bill. There would be nothing that says the minister has to accept a nomination from these organizations; he could pick someone as he saw fit.

The point of Clause 4.(1) (a) and (b) was to be fairly precise and make it clear that the onus was on the organizations to make nominations, and only if they did not make nominations would the minister exercise his discretion. As we read Mr. Neil's amendment, this would strengthen the discretion of the minister at the expense of the organizations.

Mr. Neil: Mr. Chairman, as the bill now reads, under Clause 3 the minister can name whoever he wishes...

Mr. Kroeger: No; he has to be bound by Clause 4 as well.

Mr. Neil: No, Clause 4 only applies to vacancies.

Mr. Kroeger: No, it does not.

Mr. Nick Mulder (Administrator, Canadian Surface Transportation Administration, Transport Canada): If I may, Mr. Chairman and Mr. Neil, suppose for example the bill were passed on January 1, became law on January 1, and presumably there were going to be 18 vacancies. A number of them are going to be selected by producers; we will say 10 bodies have to appoint a member. Well, the United Grain Growers, as an example, would be informed that there is a vacancy for them, and within a reasonable period of time... —say a month or two months—they could send their nomination to the

[Translation]

recommandations qu'on lui fait quand un siège est laissé libre. Ce doit être quand même une personne qui, à son avis, est représentative du groupe.

M. Mayer: Si vous voulez une réponse franche, oui, c'est effectivement le but de la modification—de donner au ministre la prérogative en matière de nominations. Je ne vois pas en quoi cela constitue un problème insurmontable. Tout ce que cela fait, en somme, c'est de faciliter le processus de nomination si par hasard un siège est laissé libre.

Ce n'est pas que je veuille singer le système américain, mais le président des États-Unis a le droit de nommer des représentants, que ce soit au Congrès ou au Sénat. Le mandat d'un sénateur est de six ans et c'est le déroulement d'une filière électorale compliquée. Si, pour une raison ou une autre, un sénateur ne peut s'acquitter de son mandat, ou qu'il meurt pendant ce mandat, le président nomme un autre représentant pour le reste de la durée. Je ne vois pas de problème particulier.

J'ai déjà dit, je crois, que cet amendement simplifie le projet de loi. Il le raccourcit et permettra plus facilement au Comité supérieur de transport des céréales de compter en tout temps sur un plein effectif.

M. Kroeger: Monsieur le président, je vérifie si nous avons bien compris la portée de l'amendement. L'amendement aurait donc pour effet d'accorder plus de pouvoir discrétionnaire au Ministre et de réduire d'autant le pouvoir des organismes, c'est bien ça? L'amendement proposé par M. Neil est beaucoup plus général que le texte actuel du projet de loi. Il ne dit pas que le ministre doit accepter les nominations de ces organismes; il pourrait choisir quelqu'un à sa discrétion.

La disposition 4.(1)a) et b) fait ressortir clairement l'obligation des organismes de faire des nominations, et s'ils n'en font pas, le ministre peut nommer un représentant à sa discrétion. L'amendement de M. Neil, tel qu'il nous a été présenté, aurait pour effet de renforcer les pouvoirs discrétionnaires du ministre aux dépens des organismes.

M. Neil: Monsieur le président, tel qu'il se lit à l'heure actuelle, le projet de loi stipule à la disposition 3 que le ministre peut nommer la personne qu'il veut...

M. Kroeger: Non, il doit quand même respecter la disposition 4.

M. Neil: Non, la disposition 4 ne s'applique qu'aux postes libres.

M. Kroeger: Non, pas du tout.

M. Nick Mulder (administrateur, Administration canadienne des transports de surface, Transports Canada): Disons, monsieur le président et monsieur Neil, qu'on adoptait le bill le 1^{er} janvier, qu'il entrerait également en vigueur le 1^{er} janvier; il y a alors 18 sièges de libres. Un certain nombre de représentants seraient nommés par les producteurs; admettons que dix organismes nommeraient un représentant. On informerait les *United Grain Growers*, par exemple, qu'un siège leur est réservé, et, dans un délai raisonnable, disons un mois ou deux,

[Texte]

minister. The minister would then have to accept that nomination.

An hon. Member: That is not what the bill says.

Mr. Mulder: Yes, Clause 4.1(a):

(a) nominates, in writing, one or more persons to fill the vacancy, the Minister shall appoint a person so nominated to fill the vacancy;

So the intent is to allow the bodies to nominate somebody who the minister then has to accept.

Mr. Kroeger: The coming into force of this bill would create a vacancy.

Mr. Mulder: Right.

• 1110

The Chairman: And within a reasonable time thereafter . . .

Mr. Mulder: —say, two months, you have to have a nomination. If within two months they do not have somebody to be on the Senior Grain Transportation Committee, then there is the power of the minister to say, well, we will appoint somebody on behalf of UGG. I doubt we will go very far. He would ask the UGG: Why do you not have somebody?

The Chairman: Mr. Mayer.

Mr. Mayer: Mr. Chairman, Mr. Neil's point is well taken. There is nothing in Clause 3 that says that the minister shall appoint somebody that is recommended by UGG. It just says that there is hereby established a committee—the name—consisting of, a representative of; it is silent on how that representative shall be chosen in the original setting up of the bill. And yet, when you come to a vacancy, you are very explicit in how that vacancy shall be filled. So, to me, that is a glaring inconsistency. If you want to do it properly, it would seem to me you should be specific in how it is set up and be a little more general in how the vacancy shall be filled. But there is nothing in the bill that says that they should point somebody from “Odd-Sock” to represent UGG when the UGG says they want somebody from Econ Consulting, for instance.

Mr. Kroeger: Mr. Mayer, it is merely one of legislative arrangement, in the sense that Clause 3 specifies the composition and Clause 4 specifies how they get there. I suppose one could have combined the two—one could have spelled out the appointment process in the same clause that spelled out the composition—but the minister is equally bound by Clause 4 as he is by Clause 3.

Mr. Mayer: Then I misread the bill totally. Clause 4 says:

4.(1) Subject to subsection (2), where a vacancy exists . . .

I read that in Clause 4 as specifically referring to a vacancy when it occurs on the committee. That has nothing to do—at least the way I read it—as to how the committee is set up originally. Can you tell me how you can read into Clause 4 that Clause 4 would have an effect on how the committee is going to be set up originally?

[Traduction]

ils enverraient leur nomination au ministre. Le ministre serait alors tenu d'accepter cette nomination.

Une voix: Ce n'est pas ce que dit le projet de loi.

M. Mulder: Oui, la disposition 4.1(a).

(a) nomme, par écrit, une personne ou plus pour occuper le siège laissé libre, et le ministre nomme une des personnes recommandées au comité;

On veut permettre aux organismes de nommer un représentant que le ministre est alors tenu d'accepter.

M. Kroeger: Lorsque la loi entrerait en vigueur, il y aurait des sièges libres.

M. Mulder: C'est ça.

Le président: Et dans délai raisonnable . . .

M. Mulder: . . . disons deux mois, il faudrait que les UGG fassent une nomination. Si dans deux mois ils n'ont pas trouvé quelqu'un pour siéger sur le Comité supérieur de transport de céréales, alors le ministre pourrait nommer quelqu'un à leur place. Je doute que nous allions très loin. Il voudra savoir pourquoi ils n'en ont pas trouvé.

Le président: Monsieur Mayer.

M. Mayer: Monsieur le président, M. Neil a raison. Il n'y a rien à la disposition 3 qui dise que le ministre doit nommer quelqu'un qui a été recommandé par les UGG. Ça dit seulement qu'il y a création d'un comité—le nom—composé de représentants de—et ça ne dit pas comment ces représentants seront choisis au moment de l'établissement du comité. Pourtant, quand il est question de sièges libres, on en détail comment les remplir. Cela continue, à mon avis, une inconséquence flagrante. Si vous voulez faire du bon travail, il me semble qu'il faudra apporter plus de détails sur la création du comité et en donner moins sur la façon de remplir les sièges libres. Mais il n'y a rien dans le projet de loi qui dise qu'on devrait contredire les organismes quand ils ont décidé qu'ils voulaient.

M. Kroeger: Monsieur Mayer, ce n'est qu'une question de présentation des idées. C'est-à-dire qu'on précise à la disposition 3 la composition, tandis qu'à la disposition 4, on précise comment procéder. Je suppose que l'on aurait pu combiner les deux—on aurait pu expliquer le processus de nomination à la même disposition que la composition du comité—mais le ministre doit se conformer autant à la disposition 4 qu'à la disposition 3.

M. Mayer: Dans ce cas, je me suis complètement mépris sur le sens du bill. La disposition 4 dit:

4.(1) Conformément au paragraphe (2), lorsqu'un siège est libre . . .

J'ai compris que la disposition 4 faisait allusion aux sièges laissés libres à cause du départ d'un des membres. Cela n'a rien à voir—à mon avis, du moins—avec la façon dont le comité sera créé. Pouvez-vous me dire comment vous interprétez la disposition 4 pour y voir des indications sur la façon dont le comité sera mis s pied?

[Text]

Mr. Kroeger: Our interpretation, as I said, is that the coming into force of this bill automatically creates vacancies. Now, if it were to satisfy Mr. Neil and Mr. Mayer's concern, I suppose we could add some words which say: "For the initial appointments to the committee . . .", and then: "Whenever a vacancy occurs the minister shall . . ." If that kind of extra precision would reassure Mr. Mayer and Mr. Neil, we could see if we could come up with some wording. But certainly our understanding was that you just do not get a vacancy when somebody resigns, retires or dies, you get a vacancy the day this bill is proclaimed into force.

Mr. Mayer: Mr. Chairman, we are caught in a bureaucratic boondoggle here. Which comes first, the chicken or the egg? And who are you going to lay the blame on for the creation of the thing? Perhaps we could get some advice from the legal counsel to the committee to answer Mr. Flis' question, which I do not think really has been addressed yet, as to what are the legal implications of Mr. Neil's amendment. I would be interested in . . .

Mr. Flis: On a point of order, Mr. Chairman, I pointed out last week, and I would like to point it out again, had we had such amendments ahead of time, we could have checked them out and probably have accepted them much more readily and thus saved a lot of time of the committee. But here again, because the amendment was just thrown at us cold, without much time to look at it, study it, the committee is wasting a lot of time on one simple little amendment. I am satisfied, after hearing the officials and our legal advice at the witness table, that really there is no need for this amendment. There is nothing maybe wrong with it, but there is really no need for it. I would advise voting it down, Mr. Chairman.

Mr. Mayer: Mr. Chairman, to answer Mr. Flis, I agree with him and disagree with him. What we want to do, where at all possible, is facilitate the work of the committee, but there are really no committee requirements that amendments be put in advance. Some of these amendments flow from amendments that are made just previously. I think a good example of this is the amendment we are looking at right now. I agree with Mr. Flis that, where at all possible, the whole idea is to have some substantive discussion on the bill at this stage, and that is precisely what is occurring.

And I think here we are finding out, at least to my concern, that there is something different in the way the bill is written as to the way the department officials had intended it to read. I guess that shows my lack of training as somebody in the legal area, which may be good or bad.

Mr. McKnight: You are probably better off without that knowledge.

• 1115

The Chairman: Mr. Mayer has already asked a question of the committee legal counsel. Are you prepared, Mr. Thompson, to reply?

Mr. Keith Thompson (Senior Counsel, Canadian Transport Commission): The difficulty I have with the department's

[Translation]

M. Kroeger: Je répète que selon nous, l'entrée en vigueur de la loi créerait automatiquement des sièges libres. Si cela pouvait satisfaire M. Neil et M. Mayer, je suppose que nous pourrions préciser qu'au moment de la création du compt, telles dispositions s'appliqueraient, et ensuite, «Lorsqu'un poste est laissé libre, le Ministre est tenu de . . . » Si cela pouvait rassurer MM. Mayer et Neil, on pourrait sûrement trouver la façon de tourner ça. Mais il est certain que nous n'avions pas pensé qu'un siège libre en est un qui est laissé libre quand un représentant donne sa démission, qu'il prend sa retraite ou qu'il meurt. Il y a des sièges libres dès le jour où la loi entre en vigueur.

M. Mayer: Monsieur le président, nous sommes pris dans un borbier administratif, je crois. Lequel a précédé l'autre: la poule ou l'oeuf? Et qui va-t-on blâmer ensuite pour la création de ce comité? Pourrions-nous obtenir l'avis de notre conseiller juridique afin de répondre à la question de M. Flis, à laquelle on n'a pas encore répondu, je crois, et connaître les répercussions juridiques de l'amendement de M. Neil. J'aimerais . . .

M. Flis: J'invoque le Règlement, monsieur le président. J'ai souligné la semaine dernière, et j'aimerais le mentionner de nouveau, que si nous avions pu étudier ces amendements à l'avance, nous aurions pu les vérifier et nous les aurions probablement acceptés plus facilement, ce qui nous aurait épargné bien du temps. Encore une fois, du fait que l'amendement nous est présenté sans que nous ayons eu le temps de l'étudier, le comité perd son temps sur un tout petit amendement. Je suis convaincu, après avoir entendu les cadres et le conseiller juridique comme témoins, que cet amendement est superflu. Il n'est peut-être pas mauvais en soi, mais il est inutile. Je propose qu'il soit rejeté, monsieur le président.

M. Mayer: Monsieur le président, en réponse à M. Flis, je suis d'accord avec vous et je ne le suis pas. Ce que nous voulons faire, si possible, c'est de faciliter le travail du comité, mais il n'existe pas de règlement voulant que les amendements soient soumis à l'avance. Certains d'entre eux découlent d'amendements qui viennent d'être apportés. L'amendement que nous avons devant nous constitue un bon exemple de ce que j'essaie de dire. Je suis d'accord avec M. Flis qu'il importe, rendus à cette étape, de discuter ce bill en profondeur, ce qui est en train de se produire, justement.

Et nous découvrons maintenant, à mon désarroi, que le texte du projet de -oi n'est pas celui que les cadres du ministère voulaient voir. Je suppose que cela découle du fait que je n'ai aucune formation juridique, ce qui peut constituer un avantage ou un désavantage.

M. McKnight: C'est surtout un avantage, dans votre cas.

Le président: M. Mayer a déjà posé une question à l'avocat du Comité. Êtes-vous prêt à répondre, monsieur Thompson?

M. Keith Thompson (Avocat principal, Commission canadienne des transports): Je trouve l'explication du ministère

[Texte]

explanation is that I do not believe Clause 4 was intended to address the very first day when the bill comes into effect. I believe in Clause 4 as it is written now, the words, "... after the vacancy occurs ..." suggests to me that there has been a fulfilment of the position but something then happens—resignation, death or whatever ... which causes a vacancy to occur. I think the word "occurs", if you want to look even more finely at it, suggests there has to be some kind of unspecified intervening act, such as resignation or death, which gives rise to the effect of this particular clause. I am unable to agree, for example, that "vacancy" means a vacancy on the first day the bill exists.

The Chairman: Mr. Kroeger.

Mr. Kroeger: Mr. Chairman, a few minutes ago I offered if it would help to clear up any uncertainty about this point, to have some wording drafted to make it quite clear that we are trying to cover both contingencies. I would go on to say that I am not particularly trying to raise objections to this amendment of Mr. Neil, as long as the committee clearly understands what its effects will be. Mr. Neil has pointed out correctly that there is no nomination process specified in Clause 3. The effect of his amendment would be that there would not be one specified in Clause 4 either. As a result, the minister would have considerably wider discretion than the present version of the bill provides. I do not know whether that is Mr. Neil's and the committee's intention.

The Chairman: That is how I read it but, again, I am not a lawyer. I will ask if Mr. Thompson will comment on that aspect as well.

Mr. Thompson: Mr. Chairman, as the amendment now reads, the last four words are "... remainder of the term". That strongly suggests that we are not talking about the whole term; we are talking about a term which was begun by somebody but not completed by that person.

The Chairman: How then do the initial appointments occur?

Mr. Thompson: In my opinion, the initial appointments are governed by the provisions of Clause 3, as amended.

The Chairman: Clause 3 says:

3. There is hereby established a committee ...

—et cetera ...

(a) the Chief Commissioner of the Canadian Wheat Board; (b) the chief commissioner of the Canadian Grain Commission; (c) the Administrator; ...

... and then the 15 others. But where does it say they are appointed by the minister?

Mr. Thompson: Clause 3.(e), for example, says:

... not more than 12 other members to be appointed by the Minister on advice.

The Chairman: Okay, all right.

Mr. Thompson: For example, in Clause 3, there are certain people who are just automatically members of this committee the very first moment the bill becomes an act: the Chief Commissioner of the Canadian Wheat Board, the Chief

[Traduction]

difficile à comprendre, parce que je ne crois pas que l'article 4 avait pour objet de traiter du jour même auquel le projet de loi serait entré en vigueur. Je crois que dans l'article 4, tel que rédigé, les mots «en cas de vacance», indiquent qu'on a pourvu au poste mais que quelque chose se produit—une démission, un décès ou quoi que ce soit—qui donne lieu à une vacance. Je crois que le mot «en cas», si vous l'examinez soigneusement, laisse entendre un acte qui survient entretemps, comme une démission ou un décès, qui fait de sorte que cet article particulier entre en jeu. Je ne puis croire, par exemple, que le mot 'vacance' signifie une vacance dès le premier jour de l'entrée en vigueur du projet de loi.

Le président: Monsieur Kroeger.

M. Kroeger: Monsieur le président, j'ai offert il y a quelques instants d'aider à éclaircir toute incertitude à ce propos, de faire rédiger un texte qui soit bien clair et qui indique que nous tentons de parer aux deux éventualités. Je ne tiens pas à soulever des objections contre la modification de M. Neil, pourvu que le Comité comprenne bien ses effets. M. Neil a souligné correctement que l'article 3 ne comporte pas de procédé de nomination. L'effet de sa modification serait qu'il n'y en aurait pas non plus dans l'article 4. Le ministre aurait donc plus de discrétion que dans le texte actuel du projet de loi. Je ne sais pas si c'est là l'intention de M. Neil ou du Comité.

Le président: C'est de cette façon que je le comprends, mais je ne suis pas un avocat. Je demanderai à M. Thompson de faire un commentaire à ce sujet.

M. Thompson: Monsieur le président, si nous lisons la modification, les mots «pour le reste de son mandat» indiquent que nous ne parlons pas du mandat tout entier. Nous parlons d'un mandat qui a été entrepris par une personne mais que cette personne n'a pas terminé.

Le président: Comment les nominations sont-elles alors faites au départ?

M. Thompson: À mon avis, les nominations initiales ont été régies par les dispositions de l'article 3 tel que modifié.

Le président: L'article 3 stipule:

3. «... est constitué le comité...»

... etc ...

a) du commissaire en chef de la Commission canadienne du blé, b), du commissaire en chef de la Commission canadienne des grains, c) de l'administrateur

... et puis les 15 autres. Mais où dit-on qu'ils sont nommés par le ministre?

M. Thompson: L'article 3.e), dit, par exemple:

... pas plus que 12 autres membres désignés par le ministre

Le président: Très bien.

M. Thompson: Dans l'article 3, par exemple, on voit que certaines personnes deviennent automatiquement membres du comité le jour même que le projet de loi devient loi: le commissaire en chef de la Commission canadienne du blé; le commis-

[Text]

Commissioner of the Canadian Grain Commission, and so on. As far as I am concerned, Clause 3 is a code within itself, which governs its initial constitution. And Clause 4 properly should be a provision to deal with vacancies that occur after the implementation.

The Chairman: Mr. Flis, then Mr. Mayer.

Mr. Flis: May I ask Mr. Thompson as to the effect of this amendment. Would it weaken the position of the various organizations who put forward nominees and strengthen the hand of the minister?

Mr. Thompson: No. In my opinion, the membership of the committee is governed by Clause 3 and the minister's power arises only where a member of the committee, having begun his term, is unable to complete it. In that case, the minister is empowered for the remainder of that term to put some other person in that position.

The Chairman: Mr. Benjamin.

• 1120

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I can support this amendment of Mr. Neil's, but I . . .

The Chairman: I did not hear you. You do or you do not?

Mr. Benjamin: I said I can support the amendment . . .

The Chairman: You can.

Mr. Benjamin: Yes, because it makes it a hell of a lot simpler. But I want to make a suggestion to Mr. Neil. I would like to move a small subamendment to Mr. Neil's amendment, followed by an amendment to Clause 4.(2).

The Chairman: Well now, just hold on . . .

Mr. Benjamin: Now, I know you cannot have two motions before the . . .

The Chairman: No, no; just a minute. This one eliminates Clause 4.(2); so if you amend this one and pass it, you cannot . . .

Mr. Benjamin: Oh, all right.

The Chairman: —amend Clause 4.(2).

Mr. Benjamin: Here is my subamendment, Mr. Chairman.

The Chairman: All right.

Mr. Benjamin: That Bill C-155 be amended on page 4 by deleting Clauses 4.(1) and 4.(2) and lines 18 to 39 and substituting the following—and I am reading from Mr. Neil's amendment:

4.(1) Where a member of the committee appointed by the minister under subsection 3.(e) is unable to perform his duties, the minister may appoint a person to act in the place of that member during the remainder of the term.

4.(2) Where a member of a committee elected under subsection 3.(d) is unable to perform his duties in any way, the minister shall (a) if the remainder of the term exceeds

[Translation]

saire en chef de la Commission canadienne des grains, etc. D'après moi, l'article 3 est un code en lui-même qui régit sa constitution initiale. L'article 4 devrait être une disposition qui traite des vacances qui surviennent une fois la mise en oeuvre du projet de loi entamé.

Le président: M. Flis, puis M. Mayer.

M. Flis: Puis-je demander à M. Thompson quels sont les effets de cette modification. Doit-elle affaiblir la situation des diverses organisations qui ont désigné des candidats et raffermir la situation du ministre?

M. Thompson: Non. À mon avis, la composition du comité est régie par l'article 3 et le pouvoir du ministre se manifeste seulement lorsque l'un des membres du comité, ayant entamé son mandat, est incapable de l'accomplir. Dans ce cas, le ministre a le pouvoir de placer dans cette charge une autre personne pour le reste du mandat.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, je puis appuyer cette modification de M. Neil, mais . . .

Le président: Je ne vous ai pas entendu. Vous l'appuyez ou non?

M. Benjamin: J'ai dit que je puis appuyer la modification.

Le président: Vous le pouvez.

M. Benjamin: Oui, parce que cela rend les choses beaucoup plus simples. Mais je voudrais offrir une suggestion à M. Neil. Je voudrais présenter une petite sous-modification à la modification de M. Neil, suivie d'une modification au paragraphe 4.(2).

Le président: Veuillez attendre . . .

M. Benjamin: Vous ne pouvez pas avoir deux propositions devant . . .

Le président: Non. Cette modification élimine le paragraphe 4.(2); si vous le modifiez et l'acceptez, vous ne pouvez pas . . .

M. Benjamin: Très bien.

Le président: . . . modifier le paragraphe 4.(2).

M. Benjamin: Voici ma sous-modification, monsieur le président.

Le président: D'accord.

M. Benjamin: Que le projet de loi C-155 soit modifié en page 4 en supprimant les paragraphes 4.(1) et 4.(2) et les lignes 25 à 40 et qu'il soit remplacé par ce qui suit—je lis le texte de la modification:

4.(1) En cas d'absence ou d'empêchement d'un membre nommé par le ministre en vertu du paragraphe 3^e), le ministre peut nommer un suppléant pour le reste de son mandat.

4.(2) En cas d'absence ou d'empêchement d'un membre élu en vertu du paragraphe 3*d*), le ministre *a*) si le reste du mandat dépasse un an, tenir des élections parmi les produc-

[Texte]

one year, call an election of the grain producers in the area represented by that member to fill the vacancy for the remainder of the term, and (b) if the remainder of the term is less than one year, the minister shall appoint a person in place of that member for the remainder of the term.

I am suggesting this to Mr. Neil on the basis that if you had an elected member under proposed Section 3.(d) for a four-year term and he drops dead six months later, or has to quit because of illness or something, I do not think a minister should have the right to appoint someone for that long a period of time. I am suggesting that Mr. Neil's amendment is acceptable and an improvement; I am just changing it to read proposed Section 3.(e) rather than proposed Section 3, and adding the provision for the calling of what in effect would be a by-election in the area represented by that person if the unexpired term is three years or more.

The Chairman: I cannot deal with that, Mr. Benjamin . . .

Mr. Benjamin: For more than one year, rather.

The Chairman: —until I see it.

Mr. Benjamin: Fine. Well, put (e) after 3 in Mr. Neil's amendment, and here is a new Clause 4.(2).

The Chairman: All right. That is hardly a subamendment; it seems to me that is a whole new amendment. I do not think we should try to do with a subamendment what we should do with an amendment. I think we should dispose of Clause 4 one way or the other. However, for the benefit of the committee I will read it again so you will know where we are. A subamendment, it seems to me, should simply alter the amendment not in substance, but in detail. This one, it seems to me, is a replacement for Clauses 4.(1) and 4.(2).

Mr. McKnight: Mr. Chairman, could it not be interpreted that it is making specific what is not that specific in Mr. Neil's amendment?

The Chairman: I think if that is the case, if you people are supportive of Mr. Benjamin's suggestion, the appropriate way to proceed would be to withdraw Mr. Neil's amendment with unanimous consent of the committee and go to Mr. Benjamin's suggestion. He would have to move it then as an amendment; it would be much more efficient to deal with it in that manner. Let me read it for you.

4.(1) Where a member of the Committee appointed by the Minister under Subsection 3.(e) . . .

—I would rather use the word "pursuant" to Subsection 3.(e), I think, if that is okay . . .

Mr. Benjamin: Okay.

The Chairman:

. . . pursuant to Subsection 3.(e) is unable to perform his duties, the Minister may appoint a person to act in the place of that member during the remainder of the term.

[Traduction]

teurs de grain de la région représentée par le membre pour le reste du mandat et b) si le reste du mandat est inférieur à un an, le ministre nommera un suppléant pour le reste du mandat.

Je propose cela à M. Neil parce que si un membre élu en vertu du paragraphe 3.(d) proposé pour un mandat de quatre ans meurt six mois plus tard ou doit démissionner en raison de maladie, je ne crois pas que le ministre doit avoir le droit de désigner quelqu'un pour une période aussi longue. Je propose que la modification de M. Neil est acceptable et qu'elle constitue une amélioration; je veux simplement la modifier en fonction de l'article 3.(e) proposé plutôt que de l'article 3 qui est proposé; Et ainsi ajouter une disposition stipulant ce qui deviendrait effectivement une élection partielle dans la région représentée par cette personne si le mandat est encore valable pendant trois ans ou plus.

Le président: Je ne puis accepter cela, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Pour plus d'un an, peut-être.

Le président: . . . à mon gré.

M. Benjamin: Très bien. Ajoutez e) après 3 dans la modification de M. Neil, et vous avez ainsi un nouveau paragraphe 4.(2).

Le président: D'accord. Ce n'est pas une sous-modification; il me semble que ce soit là une modification entièrement nouvelle. Je ne crois pas qu'on peut tenter d'accomplir ce qu'on veut faire dans une modification en utilisant une sous-modification. Je crois que nous devons disposer de l'article 4 d'une façon ou d'une autre. Pour l'information du comité je vais le lire. Une sous-modification, il me semble, modifierait la modification dans le détail mais non en substance. Il s'agit ici, il me semble, d'un remplacement pour les paragraphes 4.(1) et 4.(2).

M. McKnight: Monsieur le président, ne pourrions-nous pas dire que nous déterminons ce qui n'est pas déterminé dans la modification de M. Neil?

Le président: Si c'est le cas, si vous appuyez la suggestion de M. Benjamin, il faudrait alors retirer la modification de M. Neil avec le consentement unanime du comité et d'examiner la suggestion de M. Benjamin. Il devra alors la proposer à titre de modification; il serait plus commode d'adopter cette façon d'agir. Permettez-moi de vous la lire:

4.(1) Quand un membre du comité nommé par le ministre en vertu du paragraphe 3.(e) . . .

Je préfère employer le mot «conformément» au paragraphe 3.(e).

M. Benjamin: D'accord.

Le président:

. . . conformément au paragraphe 3.(e) est incapable d'exercer ses fonctions, le ministre peut nommer un suppléant pour le reste de son mandat.

[Text]

4.(2) Where a member of the Committee elected pursuant to subsection 3.(d) is unable to perform his duties, the Minister shall

(a) if the remainder of the term exceeds one year, call an election of grain producers in the area represented by that member to fill the vacancy for the remainder of the term;

(b) if the remainder of the term is less than one year, appoint a person to act in the place of that member for the remainder of the term.

Mr. Neil: Could we have Mr. Thompson's comment on that?

The Chairman: Well, again we are into procedural difficulties here. We will try to get a little discussion on it to clear the air.

Do you have a reaction to that, Mr. Lefebvre or Mr. Kroeger? Mr. Lefebvre.

Mr. D. Lefebvre: Mr. Chairman, just one comment. If we accepted that, the minister would have to call an election. If there is less than a year, I guess an election . . . You are not precise. I guess he could choose the method he wishes to call the election.

Mr. Benjamin: He would have to call it in the same way as the original one. All eligible grain producers or active grain producers who currently hold a Canadian Wheat Board permit would be the electors.

The Chairman: Nothing previous to this in the bill says there have to be elections anywhere.

Mr. D. Lefebvre: Well, in Clause 3 it says . . .

Mr. Benjamin: 3.(d).

Mr. D. Lefebvre:

in the opinion of the Minister, have been duly elected as representatives of grain producers

Mr. Benjamin: I believe we have been assured, Mr. Chairman, that under that provision the election would be held on the same basis as it is held for members of the Canadian Wheat Board Advisory Committee. Only permit book holders would be entitled to vote. It just means that if the unexpired term is more than a year . . .

The Chairman: I understand that, yes.

Mr. Benjamin: —there would be an election.

An hon. Member: Question.

The Chairman: We cannot have the question because it has not properly been moved. As I said, it seems to me that that is rather substantive, rather than an amendment to the amendment. So we will have to take Mr. Neil's amendment first.

So the question is on Mr. Neil's amendment, which says:

Where a member of the Committee appointed by the Minister or elected pursuant to Section 3 is unable to perform his duties, the Minister may appoint a person to act

[Translation]

4.(2). Lorsque un membre du comité élu conformément au paragraphe 3.d) est incapable d'exercer ses fonctions, le ministre peut

a) si le reste du mandat dépasse un an, proclamer des élections parmi les producteurs de grain de la région représentée par ce membre pour remplir la vacance pour le reste du mandat;

b) si le reste du mandat est moins d'un an, nommer une personne pour le reste du mandat.

M. Neil: Pouvons-nous obtenir un commentaire de M. Thompson?

Le président: Nous éprouvons de nouveau des difficultés de procédure. Nous tenterons de discuter un peu pour éclaircir la situation.

Qu'en pensez-vous, monsieur Lefebvre, ou monsieur Kroeger? Monsieur Lefebvre.

M. D. Lefebvre: Monsieur le président, un seul commentaire. Si nous acceptons cela, le ministre devra proclamer des élections. Si c'est moins d'un an, des élections, je suppose. Vous n'êtes pas précis. J'imagine qu'il pourra choisir la méthode de proclamer des élections.

M. Benjamin: Il devra le faire de la même façon qu'aucun autre. Tous les producteurs de grain admissibles à tous les producteurs de grain actifs qui détiennent une licence de la Commission canadienne du blé seraient les électeurs.

Le président: Il n'y a rien d'autre dans ce projet de loi qui dise qu'il faut des élections.

M. D. Lefebvre: Mais l'article 3 dit . . .

M. Benjamin: Le paragraphe 3.d).

M. D. Lefebvre:

. . . dans l'opinion du ministre, ils ont été élus à titre de représentants des producteurs de grain.

M. Benjamin: Je crois, monsieur le président, qu'on nous a dit qu'en vertu de cette disposition, l'élection serait tenue comme c'est le cas des membres du Comité consultatif de la Commission canadienne du blé. Seuls les détenteurs de livrets de permis auraient droit de vote. Ceci signifie que si le mandat encore valable est de plus d'un an . . .

Le président: Je comprends.

M. Benjamin: . . . il y aurait élections.

Une voix: J'invoque le Règlement.

Le président: Vous ne pouvez pas invoquer le Règlement puisque cela n'a pas été proposé dans la forme. Comme je l'ai dit, il me semble qu'il s'agit là d'une modification importante plutôt que d'une modification à une modification. Nous devons donc aborder tout d'abord la modification de M. Neil.

Prenons la modification de M. Neil, qui stipule:

En cas d'absence ou d'empêchement d'un membre nommé par le ministre ou élu en conformité de l'article, le ministre peut nommer un suppléant pour le reste du mandat.

[Texte]

in the place of that member during the remainder of his term.

Mr. Neil: Mr. Chairman, we would be prepared to withdraw our amendment and have Mr. Benjamin put his amendment, providing legal counsel feels it is in order.

The Chairman: Mr. Thompson.

Mr. Thompson: I am not sure it is up to me to decide whether it is in order or not.

The Chairman: Agreed.

Mr. Thompson: I do not want to be taking anyone else's responsibility. I have enough of my own.

I have no difficulty with this from a legal point of view. I believe the proposal is simply one which really further refines the Neil amendment and says that where more than a year is left unserved, then its fulfilment should be the subject of an election; and I have no problem with that.

The Chairman: Well, as far as whether it is in order or not is concerned, it is in order.

Mr. Neil: We will withdraw our amendment, then.

The Chairman: Is it agreed that Mr. Neil may withdraw his amendment?

Some hon. Members: Agreed.

• 1130

The Chairman: Agreed. The question then is upon Mr. Benjamin's amendment, which reads as follows: that Clause 4 be deleted and the following substituted therefor:

4.(1) Where a member of the committee appointed by the minister pursuant to paragraph 3.(e) is unable to perform his duties the minister may appoint a person to act in the place of that member during the remainder of the term.

(2) Where a member of a committee elected pursuant to paragraph 3.(d) is unable to perform his duties the minister shall

(a) if the remainder of the term exceeds one year, call an election of grain producers in the area represented by that member to fill the vacancy for the remainder of the term;

(b) if the remainder of the term is less than one year, appoint a person to act in place of that member for the remainder of the term.

Amendment agreed to.

Mr. Flis: Mr. Chairman.

The Chairman: Yes.

Mr. Flis: On a point of order. I think you will note that this is probably the first NDP motion that was accepted to improve the bill, and we welcome further such amendments.

The Chairman: That is really immaterial to the progress of the bill. All right.

[Traduction]

M. Neil: Monsieur le président, nous sommes disposés à retirer notre modification et demander à M. Benjamin de déposer sa modification, pourvu que le conseiller juridique soit d'accord.

Le président: Monsieur Thompson.

M. Thompson: Je ne sais pas si c'est à moi de décider si la chose est correcte ou non.

Le président: Accepté.

M. Thompson: Je ne veux pas assumer la responsabilité d'un autre. J'en ai assez des miennes.

Sur le plan juridique, je n'éprouve pas de difficulté à ce sujet. Je crois que la proposition améliorer la modification de M. Neil et dit que si le mandat a encore plus d'un an, il devrait être assumé par voie de scrutin. Je n'ai aucun problème sous ce rapport.

Le président: C'est donc dans l'ordre.

M. Neil: Nous retirerons notre modification.

Le président: Est-il entendu que M. Neil peut retirer sa modification?

Des voix: D'accord.

Le président: D'accord. Il faut voter alors au sujet de l'amendement de M. Benjamin, qui se lit comme suit:

4.(1) En cas d'absence ou d'empêchement d'un membre du comité nommé par le ministre conformément au paragraphe 3.(e), le ministre peut nommer un suppléant pour le reste du mandat.

(2) En cas d'absence ou d'empêchement d'un membre du comité élu en conformité du paragraphe 3.(d), le ministre peut

(a) si le reste du mandat dépasse un an, proclamer une élection parmi les producteurs de grain de la région représentés par le membre pour remplir la vacance pour le reste du mandat;

(b) si le reste du mandat est moindre qu'un an, désigner un suppléant pour le reste du mandat.

L'amendement est accepté.

M. Flis: Monsieur le président . . .

Le président: Oui.

M. Flis: J'invoque le règlement. Vous devez constater que c'est peut-être la première proposition du Nouveau Parti démocratique qui ait été acceptée; je favorise cette sorte d'amendement.

Le président: Ceci n'aide pas à avancer les choses.

[Text]

Do not get your nose out of joint, Mr. Benjamin; the record will show it.

Clause 4 as amended agreed to.

The Chairman: I now call Clause 5.

On Clause 5—*Membership*

The Chairman: Clause 4.(2) would still apply, I guess. Yes.

Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: I was wondering, Mr. Kroeger, what would happen in the event there was a dispute between the member who was serving . . . and instructed by his group that he was no longer entitled to serve and there was a bit of a hassle. What would happen in a case like that? Is there any provision there for the concurrence of the member involved that he may have to agree to being removed?

The Chairman: Mr. Lefebvre.

Mr. D. Lefebvre: The way it was before an organization had a control. The minister had to appoint a person designated by the organization and he had to remove that person when he was told to by the organization. The new Clause 4, as I understand it, does not make it a requirement that the minister appoint someone designated by the organization. It simply says that the minister appoints initially and also when there is a vacancy.

So Clause 5 maybe could work in part; but, on the other hand, it gives a power to the organization to tell the minister to kick someone out. But at the same time it is at the discretion so presumably the minister would reappoint someone else.

• 1135

Mr. Mazankowski: Any difference of opinion between the group that the member represented and the member himself would be an internal matter they would have to resolve within their own ballpark. Is that correct?

The Chairman: Mr. Lefebvre.

Mr. D. Lefebvre: Maybe the bill is not as logical now . . .

Mr. Mazankowski: Oh, I am not arguing; I am just posing a hypothetical situation.

Mr. D. Lefebvre: If you leave 5.(1) where the minister has to remove a representative . . . he is told so by the organization . . . he would do so; but then again, it is up to the minister to appoint someone who he thinks represents the organization.

Mr. Benjamin: As specified in . . .

Mr. Neil: A point of order, Mr. Chairman . . .

The Chairman: Mr. Neil.

Mr. Neil: —a question to Mr. Lefebvre. There is nothing in Clause 3 which requires the minister . . .

The Chairman: I am sorry, Mr. Neil, you cannot put a point of order to Mr. Lefebvre.

Mr. Neil: Well, a question to him.

[Translation]

Ne soyez pas offusqué, monsieur Benjamin.

L'article 4 tel que modifié est accepté.

Le président: J'aborde maintenant l'article 5.

Article 5—*Mandat*

Le président: L'article 4.(2) s'applique encore.

Monsieur Mazankowski?

M. Mazankowski: Je me demande, monsieur Kroeger, ce qui se produira si un membre se faisait dire par son groupe qu'il ne serait plus autorisé à siéger comme membre. Que se produirait-il dans un cas pareil? Existe-t-il une disposition qui permette au membre en question d'accepter qu'il soit remplacé?

Le président: Monsieur Lefebvre.

M. D. Lefebvre: Autrefois, l'organisation avait un contrôle. Le ministre devait nommer une personne désignée par l'organisation et il devait remplacer cette personne si l'organisation lui demandait de le faire. Le nouvel article 4, si je le comprends bien, n'oblige pas le ministre à nommer quelqu'un qui est désigné par l'organisation. Il stipule simplement que le ministre nomme au départ et lorsqu'il existe une vacance.

L'article 5 peut donc fonctionner en partie. Par contre, il donne à l'organisation le pouvoir de dire au ministre de remplacer quelqu'un. Mais cela demeure au gré du ministre qui pourrait donc nommer quelqu'un d'autre.

M. Mazankowski: S'il y a un différend entre le groupe que le membre représente et ce membre, il s'agirait là d'une question interne qu'ils devront régler d'eux-mêmes. Est-ce juste?

Le président: Monsieur Lefebvre.

M. D. Lefebvre: Peut-être que le projet de loi n'est pas aussi logique . . .

M. Mazankowski: Je n'argumente pas. Je pose une question hypothétique.

M. D. Lefebvre: Si vous acceptez le paragraphe 5(1), où le ministre doit remplacer un représentant quand l'organisation lui demande de le faire; mais là encore, c'est au ministre à désigner une personne qui, à son avis, représente l'organisation.

M. Benjamin: Tel qu'exprimé . . .

M. Neil: J'invoque le règlement, monsieur le président.

Le président: Monsieur Neil.

M. Neil: Une question pour M. Lefebvre. Rien dans l'article 3 n'oblige le ministre . . .

Le président: Je regrette, monsieur Neil, mais vous ne pouvez pas invoquer le règlement par rapport à M. Lefebvre.

M. Neil: Voici alors une question pour lui.

[Texte]

The Chairman: Okay, but it is not a point of order.

Mr. Neil: All right then, a question to Mr. Lefebvre. Where in Clause 3 does the minister make his appointment based on a nomination from an organization? That is the problem.

Mr. D. Lefebvre: That was in Clause 4, Mr. Chairman, but that has just been deleted.

Mr. Mayer: No, no, it was not in Clause 4 either. That was the opinion we had from the counsel on the committee.

Mr. Neil: That is right, but it did not apply.

Mr. D. Lefebvre: Well, we could have clarified that. Now that 4 is deleted, it does not say that the minister has to appoint someone. Three does not say that the minister . . . Well, the minister would have to appoint someone who, in his view, is representative of an organization. That is what Clause 3 says.

Mr. Mayer: That is the point. You make the point when you said: In the minister's opinion represents . . .

Mr. D. Lefebvre: Yes.

Mr. Mayer: —not in the opinion of the group being represented. It is in the minister's opinion.

Mr. D. Lefebvre: That is right. Formerly in Clause 4 that has just been deleted, it said that the minister had to appoint, in writing, the person designated by the organization. Now, we have deleted that and we say that the minister shall appoint people who, in his opinion, are representative of the groups.

Mr. Mayer: The operative words in the original Clause 4, Mr. Chairman, are "within a reasonable time after the vacancy occurs", which to me imply that somebody has filled something in order that there be a subsequent vacancy.

Mr. D. Lefebvre: Well, we could have said: within a reasonable time after the coming into force of this act, or within a reasonable time to clarify the issue, or within a reasonable time after a vacancy occurs, to make sure. But that is not the way it went. So now with the present 3 and 4, I would say that it is the minister that appoints a person who he thinks is representative of the group.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I will try something here. Three (e) says that . . .

The Chairman: We are not on the . . .

Mr. Benjamin: I know, Mr. Chairman, but it relates to this Clause 5. Three (e) says:

Other members to be appointed by the minister on the advice of the organizations to be represented, as follows:

And then we amended Clause 4 to make it apply to 3.(e), and then there is another part of new Clause 4 that applies to 3.(d). So I do not think the minister can appoint anybody under 3.(e) without doing so on the advice of the organizations to be represented, as follows.

I do not think we are in any trouble.

[Traduction]

Le président: Très bien, mais il ne s'agit pas d'invoquer le règlement.

M. Neil: Très bien, je pose une question à M. Lefebvre. Oui, dans l'article 3 le ministre peut-il faire sa nomination à partir d'une nomination fournie par une organisation? C'est là le problème.

M. D. Lefebvre: C'était dans l'article 4, monsieur le président, mais cela vient d'être supprimé.

M. Mayer: Non, ce n'était pas dans l'article 4 non plus. C'est l'avis que nous avons reçu du conseiller juridique du comité.

M. Neil: C'est juste, mais cela ne s'appliquait pas.

M. D. Lefebvre: Nous aurions pu éclaircir ce point. Maintenant que nous avons supprimé l'article 4, rien ne dit que le ministre doit désigner quelqu'un. L'article 3 ne dit pas que le ministre . . . Le ministre pourrait désigner quelqu'un qui, à son avis, représente l'organisation. C'est ce que l'article 3 prévoit.

M. Mayer: C'est là la question. Vous avez précisé lorsque vous avez dit: De l'avis du ministre, représente . . .

M. Lefebvre: Oui.

M. Mayer: . . . et non de l'avis du groupe qui est représenté. C'est l'avis du ministre.

M. D. Lefebvre: C'est juste. Dans l'article 4 qui vient d'être supprimé, on disait que le ministre devait nommer par écrit la personne désignée par l'organisation. Nous avons supprimé cela et nous disons que le ministre nommera des personnes qui, à son avis, représentent le groupe.

M. Mayer: Les mots clé de l'ancien article 4, monsieur le président, étaient «dans un délai acceptable», ce qui semble indiquer qu'une personne comble une charge de façon qu'il y existe une vacance subséquente.

M. D. Lefebvre: Nous pourrions avoir dit: Dans un délai raisonnable après la mise en vigueur de la loi, ou dans un délai raisonnable pour éclaircir la situation ou dans un délai raisonnable une fois qu'une vacance se produit. Mais ce n'est pas de cette façon que les choses se sont produites. Avec les articles 3 et 4 actuels, je dirais que c'est le ministre qui nomme la personne qui, à son avis, représente le groupe.

M. Benjamin: Monsieur le président, je vais essayer quelque chose. L'article 3(e) stipule . . .

Le président: Nous n'en sommes pas . . .

M. Benjamin: Je le sais, mais cela se rapporte à l'article 5. Le paragraphe 3(e) dit:

Les autres membres désignés par le ministre selon les conseils des organisations qui sont représentées,

et puis, nous avons modifié l'article 4 de façon qu'il s'applique au paragraphe 3.(e) et maintenant une autre partie du nouvel article 4 s'applique au paragraphe 3.(d). Je ne crois pas que le ministre peut nommer quelqu'un en vertu du paragraphe 3.(e) sans le conseil des organisations qui doivent être représentées.

Je ne crois pas qu'il y a un problème.

[Text]

Mr. Neil: On a point of order, Mr. Chairman.

It seems to me that if there are any problems that can be pointed out with respect to Clause 3 that cast doubt as to whether or not the organizations nominate or advise the minister on the person to be appointed, we can certainly make that change in report stage in the House.

The Chairman: Agreed. There is no problem there.

So we are on Clause 5. Is Clause 5 carried?

Mr. Lefebvre.

• 1140

Mr. D. Lefebvre: Mr. Chairman, I overlooked those words . . . the new words that were not there in the former (3)—and it is right that the minister would have to do the appointments on the advice of the organizations.

You cannot carry Clause 5 as it is, though.

An hon. Member: Why?

Mr. D. Lefebvre: Clause 5 needs at least some minor amendments in subclause (3), where we referred to 4.(2)—or maybe not.

The Chairman: Clause 4.(2) is still there, yes. It is not exactly the same, but it is . . .

Mr. Benjamin: Clause 4.(2) now applies to Clause 3.(d). Clause 4.(1) applies to Clause 3.(e).

Mr. D. Lefebvre: Okay.

The Chairman: This section does not apply in respect of a person appointed by the Minister under subsection 4(2).

Mr. D. Lefebvre: It seems to be okay, Mr. Chairman.

The Chairman: "Where a person represented on the committee advises the minister in writing"—it does not say anything about 3.(e) in Clause 5.

Mr. D. Lefebvre: It seems to be in order, Mr. Chairman.

The Chairman: Yes, Mr. Thompson.

Mr. Thompson: I just wonder if I understand the issue here. Is the issue whether a person appointed by the minister to fill part of a term is immune—that person is immune from Clause 5? In other words, in the event that the minister in filling a vacancy picks somebody who does not happen to be agreeable, or if that person ceases to represent the organization, I take it that if this particular clause carries, there can be no objection to that individual. He cannot be removed by the minister.

I am not suggesting this is a serious matter, because we are talking about, at most, part of one term.

The Chairman: There is another problem that I do not understand, before we vote on it. Clause 5 is a clause, but 5.(3) says "This section . . ."

[Translation]

M. Neil: J'invoque le règlement, monsieur le président.

Il me semble que s'il existe des problèmes par rapport à l'article 3 parce qu'il met en doute que les organisations puissent ou non donner des conseils au ministre quant à la personne qui doit être nommée, nous pouvons régler ces problèmes en apportant un changement au stade du rapport à la Chambre.

Le président: D'accord. Existe-t-il un problème?

Nous en sommes donc à l'article 5. L'article 5 est-il approuvé?

Monsieur Lefebvre.

M. D. Lefebvre: Monsieur le président, j'ai négligé les mots, les mots qui n'étaient pas inclus dans l'ancien article (3). C'est le droit du ministre à faire les nominations selon les conseils des organisations.

Vous ne pouvez pas accepter l'article 5 tel quel.

Des voix: Pourquoi?

M. D. Lefebvre: L'article 5 exige au moins des amendements mineurs au paragraphe (3), où nous nous rapportons à 4(2). Peut-être que non.

Le président: L'article 4(2) est toujours là. Ce n'est pas tout à fait la même chose, mais il est là . . .

M. Benjamin: Le paragraphe 4.(2) s'applique désormais au paragraphe 3.(d). Le paragraphe 4.(1) s'applique au paragraphe 3.(e).

M. Lefebvre: D'accord.

Le président: Cet article ne s'applique pas dans le cas d'une personne nommée par le ministre en vertu du paragraphe 4(2).

M. D. Lefebvre: Il me semble correct, monsieur le président.

Le président: «S'il est avisé, par écrit, par une personne représentée au Comité» ceci ne dit rien au sujet de 3.(e) dans l'article 5.

M. Lefebvre: Cela me semble dans l'ordre, monsieur le président.

Le président: Oui, monsieur Thompson.

M. Thompson: Je me demande si je comprends bien le problème. S'agit-il de savoir si une personne désignée par le ministre pour terminer le reste du mandat est exemptée de l'article 5? En d'autres mots, si le ministre désigne quelqu'un qui n'est pas acceptable pour l'organisation ou que cette personne cesse de représenter l'organisation, on ne peut pas d'objecter à cet individu en vertu de l'article dont nous discutons. Il ne peut pas être remplacé par le ministre.

Je ne dis pas que c'est là une affaire importante, parce que nous traitons ici plutôt d'une partie seulement du mandat.

Le président: Avant de voter, je voudrais parler d'un autre problème que je ne comprends pas. La clause 5 est une clause, mais le paragraphe 5.(3) dit «Cet article . . .»

[*Texte*]

Mr. Thompson: It is always referred to as “clauses” and “subclauses” at the bill stage. But the wording is prepared as if it were an act, and therefore it uses the expression “section”.

The Chairman: So the word “section” applies to all of Clause 5?

Mr. Thompson: Yes.

The Chairman: All right.

Mr. Lefebvre.

Mr. D. Lefebvre: It may be clearer if we were to refer to “paragraph 3.(d)” as opposed to “subsection 4.(2)”, where we talk about the basic appointments of producer representatives.

The Chairman: Okay. Then to make it clear, we would have to amend Clause 5.(3) to read:

This section does not apply in respect of a person appointed by the minister under paragraph 3.(d).

Mr. Benjamin: Why not leave it in 4.(2)? What we have now is 4.(2).

The Chairman: Because it is clearer if you make it 3.(d).

Mr. Benjamin: Oh, all right; 4.(2) refers to expiry terms, yes, okay.

The Chairman: Just a moment, now.

Mr. Benjamin: 3.(d), right.

• 1145

The Chairman: So the appropriate amendment would read that the words “subsection 4(2) at line 12 be deleted and that there be substituted therefor ‘paragraph 3.(d)’.” Somebody will have to move it, I cannot.

Mr. Flis: I so move.

The Chairman: It is an amendment to Clause 5. Is the amendment carried?

Amendment agreed to.

Clause 5 as amended agreed to.

On Clause 6—*Term of appointed member.*

The Chairman: Those 3.(d) appointments, of course, are the four members appointed who are active grain producers. Clause 6 simply stipulates the term—except that it is not the same 3.(d) now, is it?

Mr. Flis: Mr. Chairman, could we get clarification from the legal, or any, witnesses as to whether that 3.(d) becomes 3.(e)? Then the clause is in order.

Mr. D. Lefebvre: 3.(d) is the four producer representatives.

The Chairman: Do you have an amendment to Clause 6?

[*Traduction*]

M. Thompson: Au stade de l'étude du projet de loi, on parle toujours de clauses et de sous-clauses, mais le texte est préparé en vue d'une Loi et on parle donc d'«article».

Le président: Le mot «article», s'applique donc à toute clause 5?

M. Thompson: Oui.

Le président: Très bien.

Monsieur Lefebvre.

M. D. Lefebvre: Il serait plus simple de parler de «paragraphe 3.(d) au lieu de sous-article 4 (2), quand on parle de nominations de représentants des producteurs.

Le président: Très bien. Nous devons donc modifier l'article 5.(3) de la façon suivante:

«Cet article ne s'applique pas aux membres nommés par le ministre en vertu du paragraphe 3.(d)».

M. Benjamin: Pourquoi ne pas le laisser dans le paragraphe 4.(2). Nous avons maintenant le paragraphe 4(2)?

Le président: Parce que cela sera plus clair si vous en faites le paragraphe 3.(d).

M. Benjamin: Très bien. Le paragraphe 4(2) se rapporte au mandat qui vient à expiration.

Le président: Un instant.

M. Benjamin: Le paragraphe 3.(d).

Le président: L'amendement voulu serait que les mots «paragraphe 4(2)» soient supprimés et qu'ils soient remplacés par «le paragraphe 3.(d)». Quelqu'un devra proposer cet amendement, je ne puis pas le faire.

M. Flis: Je le propose.

Le président: Il s'agit d'un amendement à l'article 5. L'amendement est-il adopté?

L'amendement est adopté.

L'article 5 tel que modifié est accepté.

L'article 6 porte sur le mandat des membres nommés.

Le président: Ces nominations selon le paragraphe 3.(d) sont celles des quatre membres nommés qui sont des producteurs de grain actifs. L'article 6 ne fait que stipuler le mandat, sauf que ce n'est pas la même chose que le paragraphe 3.(d). Est-ce juste?

M. Flis: Monsieur le président, nous pourrions en obtenir un éclaircissement de la part des conseillers juridiques ou de tout autre témoin, à savoir si le paragraphe 3.(d) devient le paragraphe 3.(e). Dans l'affirmative, l'article est dans l'ordre.

M. D. Lefebvre: Le paragraphe 3.(d) se rapporte aux quatre représentants des producteurs.

Le président: Avez-vous un amendement à proposer pour l'article 6?

[Text]

Mr. D. Lefebvre: That is the purpose of the amendment, to make sure that it applies to the four . . . Clause 5 would not apply to producer representatives.

The Chairman: Clause 6.

Mr. D. Lefebvre: Oh, we are on 6?

The Chairman: Yes.

Mr. Kroeger: Mr. Chairman, I think we would have to add 3.(e) as well to each of Clauses 6 and 8: "A member of the Committee appointed under paragraph 3.(d) or 3.(e)", because presumably you will want the same term of office for both kinds of member.

The Chairman: All right. Anyway, I notice now that Mr. Neil wishes to propose an amendment.

Mr. Neil: Mr. Chairman, our amendment simply has to do with the length of the term of the appointment. Under the original Clause 6 in the bill it is for a term not exceeding four years with the possibility of one or more terms of reappointment. We feel that the term of four years is a bit too long and that there should be a limitation with respect to the number of terms during which the members of the committee can hold office, because we would like to see some new blood injected from time to time. I would, therefore, move that Bill C-155 be amended in Clause 6 on page 5 by deleting lines 13 to 17 and substituting the following therefor:

6. A member of the Committee appointed by the Minister or elected pursuant to Section 3 holds office for a term not exceeding three years and is eligible for reappointment for not more than one further three-year term.

• 1150

The Chairman: You have heard the amendment moved by Mr. Neil that Bill C-155 be amended in Clause 6 on page 5 by deleting lines 13 to 17 and substituting the following therefor:

A member of the committee appointed by the minister or elected pursuant to Section 3 holds office for a term not exceeding three years and is eligible for reappointment for not more than one further three-year term.

Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I am sorry; I cannot support this. I do not know what is more holy about three years than four. I would not have any objection in the case applying under proposed Section 3.(e). But under proposed Section 3.(d) the amendment reads: "A member of the committee appointed by the minister or elected"—which would be pursuant to proposed Section 3.(d)—"holds office . . ."

That means that a person eligible to be elected under proposed Section 3.(d), elected by the grain producers themselves, reduces the term to three years and does not coincide with the elections for the Canadian Wheat Board Advisory Committee. Also, if the grain producers themselves want to elect the same guy for five or six terms, that surely is entirely up to them to decide who they want and how long they

[Translation]

M. D. Lefebvre: C'est là l'objet de cet amendement, d'assurer que l'article s'applique aux quatre . . . L'article 5 ne s'appliquerait pas aux représentants des producteurs.

Le président: L'article 6.

M. D. Lefebvre: Oh, nous en sommes à l'article 6?

Le président: Oui.

M. Kroeger: Je crois, monsieur le président, que nous aurons à ajouter le paragraphe 3.(e) à chacun des articles 6 et 8: «un membre du Comité nommé en vertu du paragraphe 3.(d) ou du paragraphe 3.(e)», parce que vraisemblablement, vous voudrez que les deux sortes de membres aient un mandat identique.

Le président: Très bien. Je constate que M. Neil veut proposer un amendement.

M. Neil: Monsieur le président, notre amendement porte simplement sur la durée du mandat. En vertu de l'ancien article 6 du projet de loi, le mandat ne dépasse pas quatre ans, et il est renouvelable. Nous estimons que la période de quatre ans est un peu longue et qu'on devrait limiter le nombre de mandats durant lesquels les membres du Comité peuvent siéger, parce que nous voudrions que la composition du Comité se renouvelle de temps en temps. Je propose donc que l'article 6 de la page 5 soit modifié en supprimant 1 à 13 et qu'il soit remplacé par ce qui suit:

6. La durée du mandat des membres nommés par le ministre en vertu de l'article 3 ne doit pas dépasser trois ans et ce mandat est renouvelable pour une seule période de trois ans.

Le président: Vous avez entendu l'amendement proposé par M. Neil selon lequel l'article 6 du projet de loi C-155 soit modifié en supprimant les lignes 11 à 13 et en les remplaçant par ce qui suit:

La durée du mandat des membres nommés par le ministre en vertu de l'article 3 ne doit pas dépasser trois ans et ce mandat est renouvelable pour une seule période de trois ans.

Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Je regrette, monsieur le président; je ne puis pas appuyer cette proposition. Je ne sais pas si trois ans est plus sacré que quatre ans. Je n'ai aucune objection à ce que le cas s'applique en vertu du paragraphe 3.(e) proposé. Mais en vertu du paragraphe 3.(d) proposé l'amendement se lit comme suit: «La durée du mandat des membres du comité nommés par le ministre ou élus»—ce qui serait en conformité avec le paragraphe 3.(d) proposé—est . . . »

Ceci signifie qu'une personne qui peut être élue en vertu du paragraphe 3.(d) proposé, élu par les producteurs de grain, voit son mandat réduit à trois ans et ce mandat ne coïncide pas avec la date des élections du comité consultatif de la Commission canadienne du blé. Si les producteurs de grain veulent aussi élire la même personne pour cinq ou six mandats, ils devraient pouvoir décider qui ils désirent et pour combien de

[Texte]

want to have him. If they do not like the one they have, they will damn soon dump him; if they like the one they have, he will win re-election.

I would suggest to Mr. Neil that if he would do this pursuant to proposed Section 3.(e), I would have no objection. But I do not think we should infringe upon the right of the grain producers' decision-making powers under a democratically held election by reducing the term. Then you are going to have elections for this committee one year and the next year you will have to have an election for the same guys by the same people for members of the Canadian Wheat Board Advisory Committee. So I would suggest if you would make this apply to proposed Section 3.(e) . . . —and I will leave it to you, Mr. Neil, if you wish to rearrange your own wording—I will not bother moving a subamendment. Then leave the provisions for proposed Section 3.(d) as is—a four-year term, and no restriction on the number of terms for the person elected under proposed Section 3.(d). How does that grab you?

The Chairman: Mr. Flis.

Mr. Flis: I just have a little concern with shortening it at both ends—three years, and then just one appointment, that is a maximum of six years. That is fine, but it takes people two or three years to get to know the job. They become the most effective in their third and fourth year, and here we cut them off with three years.

An hon. Member: No, no, it is six years.

Mr. Flis: Yes, it is six years; but for the first term it is three years versus four years. I would like to be convinced that three years is better than four years. If we want people who will obtain the expertise to build efficiency into the system, do we not want people who will be there for a four-year block of time and then reappointed, or not?

The Chairman: Mr. Mayer.

Mr. Mayer: Thank you, Mr. Chairman. I would be of the opinion that six years is a sufficient length of time for people to serve on a committee. I think you can make the same arguments for members of Parliament, if you want—that there should be a restriction on the length of time that people are here. After you are here for a while you get into . . .

The Chairman: Some members.

Mr. Mayer: Some members, okay; I will talk about myself and not point any fingers. We all know that after a period of time you build up prejudices. You get into a routine. You do not necessarily have the fresh ideas that you have when you come. I think the same applies to this committee. This committee, as I would see it, is a committee that would act as a catalyst and a stimulative body to facilitate and encourage the movement of grain on behalf of the producers. I think it is important that you have a continuing supply, if you will, of fresh ideas from new producers, from new representatives from the various sectors of the industry that are going to be on this committee. I agree with Mr. Flis that it takes one year, two or, perhaps, three to familiarize yourself with the position in order

[Traduction]

temps. S'ils n'aiment pas celui qui a la charge—ils peuvent lui enlever; s'ils aiment celui qui les représente, il peut remporter le nouveau scrutin.

Si M. Neil veut que ceci se fasse en vertu du paragraphe 3.(e) proposé, je n'ai aucune objection. Mais nous ne devons pas usurper le droit des producteurs de grain à prendre des décisions dans un scrutin démocratique en diminuant la durée du mandat. Les mêmes personnes auront à tenir des élections pour le comité pour une personne au cours d'une année donnée et ensuite pour une autre personne pour le comité consultatif de la Commission canadienne du blé. Si vous voulez appliquer le paragraphe 3.(e) proposé, allez-y, monsieur Neil, car je ne tiens pas à proposer un sous-amendement. Laissez les dispositions du paragraphe 3.(d) proposé telles qu'elles sont, soit un mandat de quatre ans sans restriction sur le nombre de mandats qu'une personne élue peut se voir confier en vertu du paragraphe 3.(d) proposé. Qu'en pensez-vous?

Le président: Monsieur Flis.

M. Flis: Je me demande si nous devons raccourcir le mandat aux deux bouts, soit un mandat de trois ans et un seul nouveau mandat, soit un maximum de six ans. Cela semble juste, mais les gens n'apprennent leur travail qu'en deux ou trois ans. Ils deviennent le plus efficaces durant leur troisième ou quatrième année, et voici que nous les limitons à trois ans.

Une voix: Non, non, c'est six ans.

M. Flis: Oui, c'est six ans. Mais pour le premier mandat, ce serait trois ans par rapport à quatre ans. Je voudrais être convaincu que trois ans est mieux que quatre ans. Si vous voulez que les gens obtiennent les connaissances qui permettront d'établir l'efficacité dans le système, vous ne voulez pas que les gens n'y soient que pour quatre ans et qu'ils soient par la suite nommés de nouveau.

Le président: Monsieur Mayer.

M. Mayer: Merci, monsieur le président. Je suis d'avis que six ans est une période de temps assez longue quand on siège à un comité. Vous pourriez présenter le même argument au sujet des députés, qu'il devrait exister une limite de temps durant laquelle le député pourrait être à la Chambre. Après un certain temps . . .

Le président: Certains membres.

M. Mayer: Certains membres, d'accord. Je parlerai de moi-même et ne ferai aucune insinuation. Nous savons bien qu'après un certain temps nous manifestons des préjugés, nous devenons routiniers. Nous n'avons pas les idées fraîches que nous avons au début. Cela s'applique au comité. Ce comité, à mon avis, doit agir à titre de catalyseur et le corps qui stimule et encourage le mouvement du grain au nom des producteurs. Je crois qu'il est important d'avoir une abondance d'idées nouvelles de la part des nouveaux producteurs, des nouveaux représentants des divers secteurs de l'industrie qui sont appelés à siéger au sein du comité. À l'instar de M. Flis, j'estime qu'il faut un, deux, voire trois ans pour se familiariser avec la situation et se révéler aussi productif que possible; mais l'on

[Text]

to be as productive as you might; but you have an additional three years to be part of the process. I also would submit that, in this case, the people who are going to be coming are going to be quite familiar with their areas of concern in the areas they represent. So in order to obtain the widest possible slant on the problems and the freshest and most unencumbered view as to what should be done to rectify the problem, I think a six-year period is fine. I would support the amendment on that basis.

• 1155

The Chairman: Mr. Flis.

Mr. Flis: Mr. Mayer relates that to the M.P.'s being elected, but M.P.'s are elected for four- and five-year terms. I would like to hear from the officials where this four-year term came from. Was it discussed in the task force? Was there any debate for three years versus four years versus five years? Really you know, we are easy on that one, but let us strike the one that will make the members most efficient to improve the efficiency of the whole system.

The Chairman: Mr. Benjamin suggested the four years was put in to coincide with the elections to the pools committees. Is that correct, Mr. Kroeger?

Mr. Kroeger: That is correct, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. McKnight.

Mr. McKnight: Mr. Chairman, after discussion with my colleague, Mr. Neil, I would be prepared to move an amendment to Mr. Neil's motion.

The Chairman: Go ahead.

Mr. McKnight: The motion would read:

... that a member of the committee appointed by the Minister, or elected ...

—those words "or elected" being removed ...

... pursuant to Clause 3.(e), holds office for a term not exceeding three years, and is eligible for reappointment for not more than one further three-year term.

I think that would satisfy the concerns expressed by Mr. Benjamin, and would allow the members elected under Clause 3.(d) to continue to hold office.

The Chairman: I am having some difficulty with that one because Clause 6 deals with Clause 3.(d) also. If you delete Clause 6 as it is now and substitute what you have just suggested, then you are effectively eliminating any reference to Clause 3.(d) ...

Mr. McKnight: Right.

The Chairman: —which means that there is no limit whatsoever on Clause 3.(d).

Mr. McKnight: But there is a four-year limit in the previous clause.

Mr. Benjamin: But there is no limit as to the number of terms for which he could be elected?

[Translation]

dispose d'une période supplémentaire de trois ans pour s'intégrer au processus. J'estime en outre que, dans ce cas-ci, les nouveaux venus seront bien au courant des secteurs qu'ils représentent. Aussi, afin d'acquérir une connaissance aussi vaste que possible des problèmes qui se posent et de se faire une idée claire et précise des solutions à apporter, une période de six ans conviendrait, à mon avis. Dans ces conditions, j'appuie l'amendement.

Le président: Monsieur Flis.

M. Flis: M. Mayer rattache la question aux membres nouvellement élus, mais ces derniers le sont pour un mandat de quatre, voire de cinq ans. Les hauts fonctionnaires nous diraient-ils comment on en est venu à établir ce mandat de quatre ans? Le groupe de travail en a-t-il discuté? A-t-il pesé le pour et le contre d'une période de trois, quatre et cinq ans? Nous n'avons vraiment aucune préférence à ce sujet, mais sachons déterminer le mandat qui permettra aux membres de fonctionner le plus efficacement possible de manière à améliorer l'efficacité du système dans son ensemble.

Le président: M. Benjamin a proposé un mandat de quatre ans afin que cela coïncide avec les nominations aux comités de pools. C'est bien cela, n'est-ce pas, monsieur Kroeger?

M. Kroeger: En effet, monsieur le président.

Le président: Monsieur McKnight.

M. McKnight: Monsieur le président, après en avoir discuté avec mon collègue, M. Neil, je serais disposé à proposer un amendement à la motion de M. Neil.

Le président: Allez-y.

M. McKnight: La motion se lirait ainsi:

... qu'un membre du comité nommé par le ministre, ou élu ...

... ces mots «ou élu» étant supprimés ...

... conformément à l'article 3.(e), assume un mandat qui n'excède pas trois ans et puisse être nommé seulement pour un autre mandat de trois ans.

Je pense que cela dissiperait les inquiétudes de M. Benjamin et permettrait aux membres élus conformément à l'article 3.(d) de continuer à assumer leur mandat.

Le président: Je ne sais pas très bien, car l'article 6 traite aussi de l'article 3.(d). Or, si l'on supprime l'article 6, tel qu'il est présenté, et s'il est remplacé par ce que vous venez de proposer, on écarte en fait toute allusion à l'article 3.(d) ...

M. McKnight: En effet.

Le président: ... ce qui veut dire qu'il n'y aurait aucune limite quant à l'article 3.(d).

M. McKnight: Mais l'article précédent prévoit une limite de quatre ans.

M. Benjamin: Mais il n'y a aucune limite quant au nombre de mandats pour lesquels il pourrait être élu, n'est-ce pas?

[Texte]

The Chairman: But there is nothing either to say that there is no limit.

Mr. McKnight: It is mute as long as a person runs and, if duly elected, will serve.

The Chairman: Mr. Thompson.

Mr. Thompson: As I understand Clause 3, as amended, it consists of three classes of members. First, there are those who hold office indefinitely by virtue of the office they hold. They are Chief Commissioner of the Canadian Wheat Board, for example. Second, there are those who are entitled to sit on this committee by virtue of their election. The minister cannot stop them from taking their offices in that committee, provided they have been elected in accordance with Clause 3.(d).

The Chairman: Okay.

Mr. Thompson: And the third group are those who are appointed by the minister upon the advice of the organization which they are intended to represent. And that, of course, applies even to the railway companies under Clause 3. So if this amendment were to be made, it would in reality refer only . . . it could refer only to Clause 3.(e).

The Chairman: All right. Fair enough. Now before we go any further . . . Mr. Benjamin, you had a question?

Mr. Benjamin: It does not mean that we would have to make any mention of Clause 3.(d) then in Clause 6?

The Chairman: Correct.

Mr. Thompson: Well, there has to be some mention in the bill of how long the term is for the elected representatives, because this amendment would not deal with that. So you would have to state it. Otherwise, the people who were elected would hold office indefinitely.

Mr. Benjamin: Well then, may I suggest to Mr. McKnight that he add to his subamendment the following:

that a member of the committee appointed by the minister, who was elected pursuant to Clause 3.(d) holds office for a term not exceeding four years.

Period. Then he can be re-elected if the producers so choose.

• 1200

The Chairman: If you will allow me to try to assist, if we leave Clause 6 as it is, but number it Clause 6.(1), and then put your proposed amendment as Clause 6.(2) . . .

Mr. McKnight: Mr. Benjamin's.

The Chairman: No, yours.

Mr. Benjamin: I was suggesting it to you, Bill.

Mr. McKnight: Oh, okay.

The Chairman: Then it would read . . .

Mr. McKnight: Leave Mr. Neil's as Clause 6.(1), his original amendment?

[Traduction]

Le président: Mais rien n'indique non plus qu'il n'y a pas de limite.

M. McKnight: Rien n'est précisé, il suffit qu'une personne présente sa candidature et, si elle est élue, elle assume son mandat.

Le président: Monsieur Thompson.

M. Thompson: Si je comprends bien l'article 3, modifié, il s'agit de trois catégories de membres. D'abord, il y a ceux qui assument un mandat permanent en vertu du poste qu'ils occupent, notamment le commissaire en chef de la Commission canadienne du blé. Ensuite, il y a ceux qui sont autorisés à faire partie de ce comité en raison de leur élection. Le ministre ne saurait les empêcher d'assumer leurs fonctions au sein de ce comité, pourvu qu'ils aient été désignés pour en faire partie conformément à l'article 3.d).

Le président: D'accord.

M. Thompson: Enfin, il y a ceux que le ministre désigne selon l'avis de l'organisme qu'ils doivent représenter. Et cela, bien entendu, s'applique même aux compagnies ferroviaires visées par l'article 3. Alors, cet amendement, s'il était proposé, ne viserait en réalité . . . et ne pourrait viser que l'article 3.e).

Le président: Très bien. D'accord. Avant d'aller plus loin . . . monsieur Benjamin, vous aviez une question à poser?

M. Benjamin: Cela ne veut pas dire qu'il faudrait alors faire mention de l'article 3.d) dans l'article 6, n'est-ce pas?

Le président: En effet.

M. Thompson: En hien, il faudrait que le projet de loi indique de quelque façon la durée du mandat des représentants élus, car le présent amendement n'en traite pas. Il faudrait donc en faire mention. Autrement, ils assumeraient leur mandat indéfiniment.

M. Benjamin: Alors, puis-je proposer à M. McKnight d'ajouter à son sous-amendement ce qui suit:

qu'un membre du comité désigné par le Ministre, qui en fait partie conformément à l'article 3. d), assume un mandat qui n'excède pas quatre ans.

Voilà. Ainsi, il pourrait en faire partie pour un autre mandat, si c'est le bon plaisir des producteurs.

Le président: Permettez-moi de vous offrir mon concours. Si nous laissons l'article 6 tel quel et le désignons 6.(1), puis insérons votre projet d'amendement en tant qu'article 6.(2) . . .

M. McKnight: Celui de M. Benjamin.

Le président: Non, le vôtre.

M. Benjamin: Je vous le proposais, Bill.

M. McKnight: Très bien.

Le président: Il serait alors conçu . . .

M. McKnight: Quitte à ce que l'amendement initial de M. Neil soit l'article 6.(1)?

[Text]

The Chairman:—this way:

6.(1) A member of the Committee appointed under paragraph 3.(d) hold office for a term not exceeding four years

Mr. McKnight: Paragraph 3.(e).

Mr. Thomson: No, he is dealing first with the elected individuals.

Mr. McKnight: Okay, I am sorry.

The Chairman: “and is eligible for re-appointment on the expiration of that term.” That is if he is re-elected.

Mr. McKnight: Yes.

The Chairman: Then Clause 6.(2) would be:

6.(2) A member of the Committee appointed by the Minister, pursuant to paragraph 3.(e), holds office for a term not exceeding three years and is eligible for re-appointment for not more than one further three-year term.

But that creates a different standard for the term of office. So one is a four-year term and the other is a three-year term.

Mr. McKnight: Mr. Chairman, could Mr. Benjamin move the Clause 6.(1) and then Mr. Neil move Clause 6.(2)?

The Chairman: I think we had better withdraw and start over.

Mr. McKnight: Okay.

Mr. Mayer: The whole bill or what?

The Chairman: Mr. Mayer, do not be difficult.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I would like to ask our legal counsel this: In the case of those elected under the provisions of Clause 3.(d), rather than saying “a member of the Committee appointed by the minister, who is elected”, would it not be better to say “a member of the Committee who is elected pursuant to paragraph 3.(d) is appointed by the Minister for a term not exceeding four years”?

The Chairman: We do not need to because how they get there is already specified in Clause 3.

Mr. Thompson: I take the position that the minister has nothing to do with appointing those who are elected. They are there by virtue of the votes they got. The minister perhaps plays a role in Clause 3.(d) in expressing his opinion as to the eligibility of people to offer themselves for office, but once it has been decided that somebody has been duly elected, he takes his or her position on this committee as of right. Therefore, I had thought that when the chairman read out the amendment—perhaps I did not hear it correctly—he had in fact distinguished between those who are elected and those who are appointed.

The Chairman: Having had that, I suggest we pause for a moment and Mr. Benjamin and Mr. Neil get together and propose a new Clause 6.

Mr. Benjamin: I think we have it.

[Translation]

Le président: ... en ces termes:

6.(1) Un membre du Comité nommé en vertu de l'alinéa 3.(d) assume un mandat d'une durée qui n'excède pas quatre ans

M. McKnight: L'alinéa 3.(e).

M. Thomson: Non, il traite en premier lieu des personnes élues.

M. McKnight: D'accord, excusez-moi.

Le président: «et peut être nommé de nouveau à la fin de ce mandat». À supposer qu'il soit réélu.

M. McKnight: Oui.

Le président: Alors, voici comment serait conçu l'article 6.(2):

9.(2) Un membre du Comité nommé par le ministre, conformément à l'alinéa 3.(e), assume un mandat d'une durée qui n'excède pas trois ans et peut être nommé de nouveau pour seulement un autre mandat de trois ans.

Mais cela crée une norme différente quant aux mandats, l'un étant de quatre ans, l'autre de trois ans.

M. McKnight: Monsieur le président, M. Benjamin pourrait-il proposer l'adoption de l'article 6.(1), puis M. Neil celle de l'article 6.(2)?

Le président: Nous ferions mieux, je pense, de tout recommencer.

M. McKnight: Très bien.

M. Mayer: Voulez-vous dire tout le projet de loi ou quoi?

Le président: Monsieur Mayer, ne faites pas le difficile.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'aimerais poser une question à notre conseiller juridique: dans le cas de ceux qui sont élus en vertu des dispositions de l'article 3.(d), ne serait-il pas préférable de remplacer «un membre du Comité nommé par le ministre, qui est élu» par «un membre du Comité qui est élu conformément à l'alinéa 3.(d) est nommé par le ministre pour un mandat qui n'excède pas quatre ans»?

Le président: Cela n'est pas nécessaire parce que l'article 3 précise déjà comment ils ont été désignés.

M. Thompson: Je soutiens que le ministre n'a rien à voir à la nomination des personnes qui sont élues. Elles sont là en vertu des votes qu'elles ont recueillis. Le ministre joue peut-être un rôle en fonction de l'article 3.(d) lorsqu'il exprime son avis quant à l'admissibilité des personnes qui présentent leur candidature, mais une fois qu'il a été décidé qu'une personne a été dûment élue, elle occupe de droit son poste au sein du Comité. Aussi, je pensais que le président, lorsqu'il a lu l'amendement, je n'en ai peut-être pas bien entendu la lecture, avait bien fait la distinction entre les personnes élues et les personnes nommées.

Le président: Alors je propose que nous fassions une pause et que M. Benjamin et M. Neil s'entendent et formulent un nouvel article 6.

M. Benjamin: Je pense que nous l'avons.

[Texte]

The Chairman: You have it, but I do not know where it is and I cannot deal with something I cannot see.

Mr. Benjamin: You just finished reading it.

The Chairman: Yes, I did, but I still do not have it. I would like to have it in writing so we can put it in the minutes of the meeting so we know what we are doing. I almost was like you, Mr. Benjamin, and used unparliamentary language there. But could I suggest that first of all Mr. Neil withdraw the one he has already proposed, if there is unanimous consent of the committee to do so?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Mr. Flis.

Mr. Flis: Mr. Chairman, could I suggest that while these gentlemen are doing this we go on with the next clause—if that is in order—or allow them a lunch period to do this while we go on to Clause 7?

The Chairman: I think they should be able to do it in about three minutes if they write quickly. I would rather not stand the clause and then have to come back to it, and the only way we can go on to Clause 7 is to deal with Clause 6 or stand it.

Mr. Flis: Okay.

The Chairman: Is it agreed that Mr. Neil withdraw his amendment?

Some hon. Members: Agreed.

• 1205

The Chairman: You do not have to have “appointed by the Minister” in there. You are being redundant.

Mr. Neil: Mr. Chairman, I will read my amendment.

I move that Bill C-155 be amended in Clause 6 on page 5 by deleting lines 13 to 17 and substituting the following:

6.(1) A member of the Committee elected pursuant to subparagraph 3.(d) holds office for a term not exceeding four years.

(2) A member of the Committee appointed by the minister pursuant to Section 3.(e) holds office for a term not exceeding three years and is eligible for reappointment for not more than one further 3-year term.

The Chairman: It is “Paragraph 3.(e)”.

Mr. Benjamin: May I ask Mr. Thompson a question before we decide on this? Where we say in the amendment moved by Mr. Neil:

A member of the Committee elected pursuant to subparagraph 3.(d) holds office for a term not exceeding four years;

—does that in any way imply that they would be limited to one 4-year term?

[Traduction]

Le président: Vous l'avez, mais, moi, je ne sais pas où il est et je ne saurais traiter de quelque chose que je n'ai pas sous les yeux.

M. Benjamin: Vous venez tout juste d'en donner lecture.

Le président: Oui, en effet, mais je ne l'ai toujours pas. J'aimerais l'avoir par écrit afin de pouvoir le consigner au compte rendu et de savoir de quoi l'on retourne. J'ai failli agir comme vous, monsieur Benjamin, en utilisant là un langage non parlementaire. Mais pourrais-je avant tout proposer que M. Neil retire le projet d'amendement qu'il a déjà présenté, si le Comité y consent à l'unanimité?

Des voix: D'accord.

Le président: Monsieur Flis.

M. Flis: Monsieur le président, pourrais-je proposer que, pendant que ces messieurs s'occupent de cela, nous passions à l'article suivant, si ce n'est pas enfreindre le règlement, ou qu'une pause-repas leur soit accordée à cette fin pendant que nous étudierons l'article 7?

Le président: Je pense qu'ils pourraient s'acquitter de cette tâche en trois minutes s'ils écrivent rapidement. Je préférerais ne pas réserver cet article, quitte à y revenir, et la seule façon de passer à l'article 7 est de terminer l'étude de l'article 6 ou de le réserver.

M. Flis: D'accord.

Le président: Est-il convenu que M. Neil retire son amendement?

Des voix: Convenu.

Le président: Vous n'avez pas besoin de «nommés par le ministre» là. C'est redondant.

M. Neil: Monsieur le président, je vais lire mon amendement.

Je propose que le projet de loi C-155 soit modifié, en son article 6 à la page 5, par la substitution de ce qui suit aux lignes 13 à 17:

6.(1) La durée du mandat des membres élus en vertu de l'alinéa 3.d) est d'au plus quatre ans.

(2) La durée du mandat des membres nommés par le ministre en vertu de l'article 3.e) est d'au plus trois ans; ce mandat est renouvelable.

Le président: C'est 'alinéa 3.e)'.

M. Benjamin: Puis-je poser une question à M. Thompson avant que nous nous prononcions? Lorsque nous disons dans l'amendement proposé par M. Neil:

La durée du mandat des membres élus en vertu de l'alinéa 3.d) est d'au plus quatre ans;

Cela implique-t-il qu'ils seraient limités à un seul mandat de quatre ans?

[Text]

Mr. Thompson: No, not in my opinion. I think it simply limits the term, and those people would be eligible to contest the next election. If they were elected, they could continue to serve, as far as I am concerned, indefinitely.

Mr. Benjamin: For as many 4-year terms as they are elected to.

Mr. Thompson: Yes.

Mr. Benjamin: Okay, as long as that is clear. We do not want any limits on what the boys . . .

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): May I ask, Mr. Chairman, what the effect of this amendment would be on the appointments of organizations, say, from the Canadian Wheat Board, from the railways . . .

Mr. Benjamin: It does not apply.

The Chairman: It does not deal with them at all, because that comes under (a), (b), and (c).

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): So it deals with . . .

The Chairman: (d) and (e) only.

Amendment agreed to.

• 1210

Clause 6 as amended agreed to.

On Clause 7—*Officers*

The Chairman:

The Committee shall designate one of its members to be the Chairman thereof and one of its members to be the Secretary thereof.

Mr. Mazankowski: I have an amendment.

The Chairman: You have. Would you like to move your amendment, Mr. Mazankowski?

Mr. Mazankowski: I move that Bill C-155 be amended at Clause 7 on page 5 by deleting lines 18 to 21 and substituting the following therefor:

7. The Committee shall annually elect one of its members to be the Chairman thereof, subject to two-thirds voting support by the Committee, and one of its members may be designated as Secretary thereof.

Mr. Chairman, the reason for this amendment is quite obvious. The work of the committee is going to be very important in pursuing a reliable, effective and an adequate grain transportation system and I think it is important that the committee function, if not with unanimity, with a great deal of consensus. It would seem to me that if the chairman does not have the broad support of that committee it will make his job very difficult, and so in order to strengthen the hand of the chairman and to ensure that when he speaks he speaks with the authority of the vast majority of the members of the committee, this amendment would give him that added authority. It is with that intention that I move the amendment, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Reid.

[Translation]

M. Thompson: Non, pas à mon avis. Je pense que cela limite tout simplement la durée du mandat et que ces gens-là pourraient se porter candidats à l'élection suivante. S'ils étaient élus, ils pourraient continuer à siéger, en ce qui me concerne, indéfiniment.

M. Benjamin: Pour autant de mandats de quatre ans pour lesquels ils seraient élus.

M. Thompson: Oui.

M. Benjamin: Très bien, pourvu que cela soit clair. Nous ne voulons pas imposer de limites aux gars . . .

M. Reid (Kenora-Rainy River): Puis-je demander, monsieur le président, quel serait l'effet de l'amendement sur les nominations d'organisations, mettons, de la Commission canadienne du blé, des chemins de fer . . .

M. Benjamin: Cela ne s'applique pas.

Le président: Cela ne s'applique pas du tout, car cela tombe sous a), b) et c).

M. Reid (Kenora-Rainy River): Cela concerne donc . . .

Le président: d) et e) seulement.

L'amendement est adopté.

L'article 6 modifié est adopté.

Article 7—*Dirigeants*

Le président:

Le Comité choisit parmi ses membres son président et son secrétaire.

M. Mazankowski: J'ai un amendement.

Le président: Oui. Voulez-vous proposer votre amendement, monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Je propose que le projet de Loi C-155 soit modifié en son article 7, à la page 5, par substitution de ce qui suit aux lignes 18 à 21.

7. Le Comité élit parmi ses membres, chaque année, par vote majoritaire des deux tiers des voix, son président et son secrétaire.

Monsieur le président, la raison de cet amendement est assez évidente. Le Comité aura la tâche très importante d'établir un bon réseau, fiable et efficace, de transport du grain, et j'estime qu'il est important que le Comité réalise un vaste consensus, sinon l'unanimité. Il me semble que si le président ne jouit pas d'un vaste appui auprès du Comité, cela rendra sa tâche très difficile. Par conséquent, nous souhaitons renforcer le rôle du président et nous assurer qu'il parle avec l'autorité de la vaste majorité des membres du Comité. Mon amendement lui conférerait cette autorité supplémentaire. C'est dans cet esprit que je propose l'amendement, monsieur le président.

Le président: Monsieur Reid.

[Texte]

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Mr. Chairman, could I ask Mr. Mazankowski why he has picked on the figure of two-thirds and why not just the ordinary way a chairman is elected in any other organization, a majority of the people there?

Mr. Mazankowski: Mr. Reid, it would seem to me that, as I said in my explanatory remarks, because this committee is representative of all components of the grain handling and transportation system, as you can appreciate, there will be a broad diversity of views in terms of how to approach the problem, in terms of philosophy, and it just seems to me that in order to make the chairman's job easier he would require more than simply a simple majority of the membership of that committee. I think a two-thirds majority would enhance his ability to speak with the authority and speak on the basis that he did reflect the views of the vast majority of those members.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Does your amendment do anything in case of a stalemate where they cannot or will not agree?

Mr. Mazankowski: That is perhaps a potential problem with this, Mr. Reid.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Outside of Alberta, how many members of Parliament get elected with a two-thirds majority?

Mr. Mazankowski: Well, I think you are comparing apples and oranges here. You have a group of people who are dedicated to the purpose of evolving an adequate, effective and reliable grain transportation system, and with a simple majority I think you really could end up in a stalemate. The purpose of the amendment is simply to attempt to enhance and give the chairman the kind of authority necessary to speak on behalf of this group, and it may be very difficult. We may find that the thrust of the recommendations coming from this committee to be more acceptable within the total community involved if there is that kind of consensus in advance rather than ...

One of the difficulties that has been experienced in the whole administration of the grain handling and transportation system is the tendency to have finger-pointing because there are so many different components involved in the system. We have a Senior Grain Transportation Committee here that in effect really represents all those components of the system, and there will be a diversity of views and divergence of opinions. But in order for it to function, it has to function with a broad degree of consensus. I think you start from the premise that the chairman is in that position as a result of a broad-based consensus. It will make his job easier in the long term, and I think the work of the committee will thereby be more productive and enjoy a larger measure of support within the total community.

• 1215

The Chairman: I have some problems with the wording of this. Before I go any further, could I ask Mr. Lefebvre if he wants to comment on the point of view ... ?

[Traduction]

M. Reid (Kenora—Rainy River): Monsieur le président, puis-je demander à M. Mazankowski pourquoi il a opté pour une majorité des deux tiers plutôt que pour une majorité simple des membres votants, comme c'est l'habitude pour l'élection d'un président dans n'importe quelle organisation.

M. Mazankowski: Monsieur Reid, il me semble que, comme je l'ai dit dans mes remarques explicatives, étant donné que le Comité est représentatif de toutes les composantes du réseau de manutention et de transport du grain, comme vous le savez, il y aura une vaste diversité de vues sur la façon d'aborder le problème, sur les principes, et il me semble que pour faciliter la tâche du président il faut lui donner plus qu'une majorité simple des voix des membres du Comité. Je crois qu'une majorité des deux tiers lui donnerait plus d'autorité, étant donné qu'il refléterait les vues de la vaste majorité des membres.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Votre amendement prévoit-il quelque chose en cas d'impasse, lorsqu'ils ne pourront pas ou ne voudront pas se mettre d'accord?

M. Mazankowski: C'est peut-être là un problème qui pourrait se poser, monsieur Reid.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Ailleurs qu'en Alberta, combien de députés sont élus avec une majorité des deux tiers des voix?

M. Mazankowski: Ma foi, je pense que vous êtes en train de comparer des pommes avec des poires. Nous avons là un groupe de personnes vouées à l'élaboration d'un réseau convenable, efficace et fiable, du transport du grain, et je pense que l'impasse serait tout à fait possible avec une majorité simple. L'amendement vise tout simplement à accroître l'autorité dont le président a besoin pour parler au nom du groupe, et cela peut être très difficile. Nous constaterons peut-être que l'orientation des recommandations venant de ce comité sera plus acceptable dans l'ensemble de la collectivité concernée si ce genre de consensus est établi d'avance plutôt que ...

L'une des difficultés que l'on a connues dans l'administration du réseau de manutention et de transport du grain, c'est la tendance à pointer du doigt, étant donné la présence d'un si grand nombre de composantes différentes dans le réseau. Nous avons un Comité supérieur du transport du grain qui représente effectivement toutes les composantes du réseau, et il y aura de multiples points de vue et des divergences d'opinion. Mais il ne peut fonctionner sans vaste consensus. Je pense que vous partez du principe que le président occupe sa fonction du fait d'un vaste consensus. Cela facilitera sa tâche à la longue, et le Comité sera par conséquent plus productif et jouira d'un meilleur appui dans l'ensemble de la collectivité.

Le président: La formulation de votre amendement me cause certains problèmes. Avant de poursuivre, puis-je demander à M. Lefebvre s'il a un commentaire à faire sur le point de vue ... ?

[Text]

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Could I ask Mr. Lefebvre—and the same question will go to Mr. Thompson—whether or not he knows of any other example in Canadian legal edicts, laws, orders in councils from the Government of Canada where any chairman is required to get two-thirds of the votes in order to take his position? Is this a first?

Mr. D. Lefebvre: It is not a two-thirds vote to take a position, it is for the election of the president.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): That is correct.

Mr. D. Lefebvre: I do not know of any other instances. That is not to say there are not any.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Is there any other example of which you are aware where the legislation—either by act of Parliament or by order in council—says that you have to have more than the usual, which is 50% plus one?

Mr. D. Lefebvre: I think that for the removal of judges you need some two-thirds of the House of Commons, but I am just guessing.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): That is the only one of which you are aware?

Mr. D. Lefebvre: Yes.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Mr. Thompson, are you aware of any similar examples in Canadian law?

Mr. Thompson: No; I would have to answer as Mr. Lefebvre did. As far as the removal of judges, we are really mixing quorum with election. I know of no office that requires the two-thirds vote, but I have not made a search of that; so my answer has to be regarded as one that has not been researched.

The Chairman: I think, Mr. Mazankowski, your amendment would be more properly worded if you said the committee shall elect annually.

Mr. Mayer.

Mr. Mayer: I would just add one brief point, and there have been several covered already. One of the concerns we heard when we travelled is that the committee is very large, and that when you get a committee that size it is difficult to function. We all, I think, would agree with that, but in order to get as many people as need to be there at the table to have a proper reflection of all the system participants, you simply need a large number of people.

One of the ways to counter that is to have a working consensus within the group. Although there may be one faction on one side and one on another that are opposed, if you start out by electing a chairman who has to draw support from both sides, if you will, then you initially start out with a fair amount of consensus on the committee. To some extent that will counter the concern we all have with regard to such a large committee being effective on areas that require some quite technical and involved discussions.

[Translation]

M. Reid (Kenora—Rainy River): Puis-je demander à M. Lefebvre—et j'adresserai la même question à M. Thompson—s'il connaît d'autres exemples d'édits, de lois, de décrets du gouvernement du Canada qui obligent le président à obtenir les deux tiers des voix pour occuper sa fonction? Est-ce une première?

M. D. Lefebvre: Il ne s'agit d'un vote à la majorité des deux tiers pour occuper une fonction, mais bien pour l'élection du président.

M. Reid (Kenora—Rainy River): C'est exact.

M. D. Lefebvre: Je ne connais pas d'autres cas. Cela ne veut pas dire qu'il n'y en a pas.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Connaissez-vous un autre exemple où la loi ou un décret du conseil exige plus que d'ordinaire, c'est-à-dire 50 p. 100 des voix plus une?

M. D. Lefebvre: Sauf erreur, la destitution d'un juge exige les deux tiers des votes à la Chambre des communes, mais je n'en suis pas sûr.

M. Reid (Kenora—Rainy River): C'est le seul cas que vous connaissiez?

M. D. Lefebvre: Oui.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Monsieur Thompson, avez-vous connaissance d'autres exemples semblables dans le droit canadien?

M. Thompson: Non; je dois donner la même réponse que M. Lefebvre. Pour ce qui est de la destitution des juges, nous sommes en train de confondre quorum et élection. Je ne connais pas de fonction qui exige une majorité des deux tiers, mais je n'ai pas fait de recherche sur ce point; ma réponse ne s'appuie donc pas sur une recherche poussée.

Le président: Je pense, monsieur Mazankowski, que votre amendement serait mieux formulé si vous disiez que l'élection doit être annuelle.

Monsieur Mayer.

M. Mayer: J'ai juste un mot à ajouter; on a déjà couvert plusieurs points. L'un des soucis dont on nous a fait part au cours de nos déplacements, c'est que le Comité est très grand, et qu'il est difficile de fonctionner avec un comité de cette taille. Je pense que nous serions tous d'accord sur ce point. Mais pour nous assurer la présence de toutes les personnes requises à cette table pour avoir une bonne représentation des participants au réseau, vous avez tout simplement besoin d'un plus grand nombre de personnes.

Une des façons de contrer cela consiste à réaliser un consensus de travail au sein du groupe. Bien qu'il puisse y avoir des factions opposées de part et d'autre, si vous commencez par élire un président qui doit trouver des appuis dans les deux camps, si vous voulez, vous partez déjà avec un consensus non négligeable au sein du Comité. Dans une certaine mesure, cela calmera les appréhensions que nous avons tous à l'égard de l'efficacité d'un comité aussi grand pour des questions qui exigent des débats assez techniques et assez complexes.

[Texte]

So to my mind at least, by having a chairman who has the broad base and consensus and support of such a large committee and attempting to avoid some of the stalemates that may or may not develop, I think if you start out from the basis of a two-thirds majority it would enhance the workings of a committee that admittedly is in some respects too large as far as function is concerned.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I have a subamendment. I mean this only in fun with my good friend from Vegreville.

The Chairman: If it is only in fun, do not move it.

Mr. Benjamin: No, no. It is not a fun amendment, but I cannot resist his move for a two-thirds majority. Two-thirds was not enough for Joe Clark. Anyway . . .

The Chairman: That has not much to do with this bill.

An hon. Member: Are you happy or sorry about that?

Mr. Benjamin: I feel sorry for Joe.

Mr. Chairman, I would like to move a subamendment that would make Mr. Mazankowski's amendment read: "no representative of a railway company shall be eligible to serve as chairman or secretary."

• 1220

Mr. Mazankowski: I would leave that to democracy. I think that will be given.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, speaking to my subamendment, with the diminution by the Liberals and Conservatives to the representation of the three pools and the restrictions placed upon those who can be elected by grain producers, with the inclusion . . . When I tried to have one representative for both railroads or no representatives to the railroads I made the point—and I repeat it in this instance—that you do not make one or two skunks resident in the chicken coop. Since this is a committee dealing with the transportation of grain, it would be just further conflict of interest, it seems to me, to have an officer of either railroad, or of any railroad, eligible to be chairman and eligible to be a secretary. They have too many people as it is.

The Chairman: If that applied here, I might not be chairman.

Mr. Benjamin: No, it does not apply here, Mr. Chairman.

I just think the railroads have more than adequate representation. They have the ears of too darned many people of influence and power as it is anyway, and why should they be eligible to run for these positions or be elected to these positions on the Senior Grain Transportation Committee? I just do not see any justification for it. It is a further conflict of interest that is already built into the bill, in any case, for the railroads.

[Traduction]

Donc, à mes yeux tout au moins, en ayant un président qui jouit d'un consensus et d'un appui considérables de la part d'un aussi grand comité et en cherchant à éviter certaines des impasses qui peuvent surgir, je pense qu'une majorité des deux tiers faciliterait le fonctionnement d'un comité qui, il faut le reconnaître, à certains égards est trop grand pour bien fonctionner.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'ai un sous-amendement. Ce n'est que pour blaguer avec mon bon ami de Vegreville.

Le président: Si ce n'est que pour blaguer, ne le proposez pas.

M. Benjamin: Non, non. Ce n'est pas un amendement frivole, mais je ne puis résister à sa proposition d'une majorité des deux tiers. Deux tiers, ce n'était pas suffisant pour Joe Clark. De toute façon . . .

Le président: Cela n'a pas grand chose à voir avec notre projet de loi.

Une voix: En êtes-vous heureux ou désolé?

M. Benjamin: Je suis désolé pour Joe.

Monsieur le président, j'aimerais proposer un sous-amendement qui ferait que l'amendement de M. Mazankowski se lirait: Nul représentant d'une compagnie de chemin de fer n'est éligible à la fonction de président ou de secrétaire.

M. Mazankowski: Je laisserais cela au jeu de la démocratie. Je pense que cela viendra tout seul.

M. Benjamin: Monsieur le président, au sujet de mon sous-amendement, avec la diminution, par les Libéraux et les Conservateurs, de la représentation des trois pools et suite aux restrictions imposées à ceux qui peuvent être élus par les producteurs de grain, avec l'inclusion . . . Lorsque j'ai cherché à avoir un représentant pour les deux chemins de fer ou pas de représentant auprès des chemins de fer, j'ai fait valoir—et je le répète dans ce cas—que vous n'envoyez pas une ou deux mouffettes habiter le poulailler. Étant donné qu'il s'agit là d'un comité qui traite du transport du grain, ce serait créer d'autres conflits d'intérêts, me semble-t-il, que de permettre à un dirigeant de l'un ou l'autre des chemins de fer d'être éligible au poste de président ou de secrétaire: ils ont déjà assez de monde.

Le président: Si cela s'appliquait dans notre cas, je ne serais peut-être pas président.

M. Benjamin: Non, cela ne s'applique pas ici, monsieur le président.

Je pense que chemins de fer ont déjà une représentation plus que convenable. Ils ont déjà l'oreille de bien trop de gens influents et puissants. Pourquoi leur permettre de se porter candidats à ces fonctions ou d'y être élus, au sein du Comité supérieur du transport du grain? Je n'en vois tout simplement pas la justification. C'est un autre conflit d'intérêts qui est déjà incorporé dans le projet de loi, de toute façon, pour les chemins de fer.

[Text]

I hope my colleagues will agree that this is an exclusion that is valid and quite proper. I suspect that maybe even the railroads themselves would have no objection to it, or might even not wish to be in that kind of a position in any event. But, whether they do or not, I do not think they should be eligible to have their representatives serving in either of those capacities.

The Chairman: Mr. Flis.

Mr. Flis: Mr. Chairman, we can see both of these amendments really tie the hands of the committee. Surely to goodness the people elected and appointed to this committee will be intelligent enough to know how to designate a chairman and a secretary.

So I would call for the question on the subamendment and the amendment, Mr. Chairman.

The Chairman: The question has been called.

Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Speaking to Mr. Benjamin's subamendment, I certainly have no objection to the thrust of his subamendment, but I think the fact that we on this side saw fit to increase rather substantially the role of the producers on this Senior Grain Transportation Committee... we do not foresee the election of a representative of the railways occurring insofar as they would serve in the capacity of a chairman.

Mr. Benjamin: I was just trying to help.

Mr. Mazankowski: Well, you are a little late, Mr. Benjamin. The producers have been helped rather substantially in terms of their representation on the Senior Grain Transportation Committee, much against the objections of a number of groups, and we think producers do have the resources and the wherewithal and the intelligence to elect a chairman who will not only serve the best interests of the producers and work towards the evolution of a first-class grain handling and transportation system, but I think they would see very quickly that to put a representative of the railways in charge of this committee would not be in their best interest.

We would certainly support Mr. Benjamin's subamendment, but our doing so in no way diminishes our acknowledgement of the fact that the producers and those associated with the Senior Grain Transportation Committee could make a valid judgment.

• 1225

About my own particular amendment, I repeat, it is a body that is representative of all the diverse components of the system. While it may be breaking new ground, I think the fact that you are putting together a Senior Grain Transportation Committee representative of all the components and all the factions really in itself is breaking new ground. For the chairman to function with some degree of authority and to function in the spirit that he is representative of the group and acting in the best interests of the group, I think the two-thirds majority really has a lot of validity.

Subamendment negatived.

[Translation]

J'espère que mes collègues reconnaîtront qu'il s'agit là d'une exclusion tout à fait appropriée. Je soupçonne que même les chemins de fer n'y verraient pas d'objection, ou ne voudraient même pas se trouver dans cette situation de toute façon. Mais, peu importe, je ne crois pas qu'il faille leur permettre d'envoyer leurs représentants occuper l'une de ces fonctions.

Le président: Monsieur Flis.

M. Flis: Monsieur le président, ces deux amendements peuvent paralyser le Comité. Certes, les gens élus ou nommés à ce Comité seraient suffisamment intelligents pour savoir comment désigner un président et un secrétaire.

Je demande donc le vote sur le sous-amendement et sur l'amendement, monsieur le président.

Le président: On demande le vote.

Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: À propos du sous-amendement de M. Benjamin, je n'ai certes pas d'objection à l'orientation qu'il veut donner, mais, étant donné que, de notre côté, nous avons jugé utile d'accroître assez substantiellement le rôle des producteurs au sein de ce Comité supérieur du transport du grain... nous ne prévoyons pas la possibilité de l'élection d'un représentant des chemins de fer à la présidence.

M. Benjamin: J'essayais de vous rendre service.

M. Mazankowski: Eh bien, vous êtes un peu tard, monsieur Benjamin. Les producteurs ont reçu une aide assez considérable sur le plan de leur représentation au sein du Comité supérieur du transport du grain, malgré les objections d'un certain nombre de groupes, et nous pensons que les producteurs ont les ressources, les moyens et l'intelligence d'élire un président qui servira les meilleurs intérêts des producteurs et travaillera à l'évolution d'un réseau de premier ordre de manutention et de transport du grain, mais qu'ils comprendraient très vite qu'il ne serait pas dans leur intérêt de confier ce Comité à un représentant des chemins de fer.

Nous appuierions certainement le sous-amendement de M. Benjamin, mais cela ne veut pas dire que nous ne faisons pas confiance au jugement des producteurs et des autres personnes liées au Comité supérieur du transport du grain.

Pour ce qui est de mon propre amendement, je répète qu'il s'agit d'un groupe représentatif des divers éléments du système. À mon avis, le fait est pour vous d'établir un comité supérieur de transport du grain qui soit représentatif de tous les éléments et de toutes les factions constitue en soi une innovation. Selon moi l'établissement d'une majorité aux deux tiers a réellement beaucoup de sens si l'on veut que le président agisse avec un certain degré d'autorité et se comporte selon un certain esprit, à savoir qu'il représente le groupe et serve l'intérêt de ce groupe.

Le sous-amendement est rejeté.

[Texte]

Amendment negatived.

Clause 7 agreed to.

Mr. McKnight: I would like to put a question to the officials. I ask you, Mr. Chairman, through your good auspices, to allow me to question the officials regarding Clause 7 as it is listed, not as it was amended or subamended.

The Chairman: I did call Clause 7 and I understood that it carried, but I will still allow you to ask your question.

Mr. McKnight: I knew you would, Mr. Chairman, by the way you have conducted yourself in the past.

I would like to ask the officials if in their opinion the designation of the chairman... The committee, as we have heard, is basically its own master now, the way Clause 7 reads. Would that preclude a full-time chairman? Would that preclude some remuneration for a chairman who would indeed act in a full-time capacity, although it may not be day after day? With a committee like this, I would think the chairman should be, and would wish to be, in contact with all segments of the committee, regarding agenda and regarding process and progress as to committees, subcommittees. Is there anything that would preclude remuneration for the chairman for his responsibilities?

Mr. Benjamin: But not \$800 a day.

The Chairman: Mr. Lefebvre.

Mr. D. Lefebvre: If we look at a number of clauses, Clauses 8, 9 and 10, the committee as a whole—it was not structured to have a full-time chairman. We talk about at least four meetings a year, and there is no secretariat. But Clause 8, which follows, authorizes the minister to pay such members both a per diem and expenses when he thinks those are appropriate. So I think under that Clause 8 it would be possible for the minister to pay the chairman on a per diem basis.

The Chairman: Thank you.

Shall Clause 7 carry?

Some hon. Members: On division.

Clause 7 agreed to.

The Chairman: The meeting is adjourned until 1.30.

[Traduction]

L'amendement est rejeté.

L'article 7 est adopté.

M. McKnight: Je désirerais poser une question aux fonctionnaires. Je vous saurais gré, monsieur le président, de me permettre d'interroger les fonctionnaires au sujet de l'article 7 dans sa forme originale et non dans sa forme modifiée ou sous-modifiée.

Le président: J'ai effectivement mis l'article 7 à l'étude et selon mes renseignements il a été adopté, mais je vous avertis quand même à poser votre question.

M. McKnight: Je savais que vous alliez le faire, monsieur le président, ainsi qu'en témoigne votre conduite antérieure.

Je désirerais demander aux fonctionnaires si, à leur avis, la nomination du président... Conformément au texte actuel de l'article 7, le comité, comme nous l'avons entendu dire, est essentiellement autonome maintenant. Cela exclurait-il un président à plein temps. Cela exclurait-il une certaine rémunération pour un président qui exercerait vraiment cette fonction à plein temps même s'il ne le faisait pas jour après jour? Dans le cas d'un comité comme celui-ci, il me semble que le président devrait être en communication, et désirerait l'être, avec tous les éléments du comité en ce qui a trait aux ordres du jour des comités et sous-comités aussi bien qu'à leur mode d'action et aux progrès réalisés. Existe-t-il une disposition quelconque qui interdirait le versement d'une rémunération au président pour les responsabilités assumées?

M. Benjamin: À condition que ce ne soit pas \$800 par jour.

Le président: Monsieur Lefebvre.

M. D. Lefebvre: Si nous considérons divers articles, notamment les articles 8, 9 et 10, nous notons que le comité dans son ensemble n'est pas doté de la structure nécessaire pour disposer d'un président à plein temps. Il est question d'au moins quatre réunions par année et il n'y a pas de secrétariat. Cependant, dans l'amendement à l'article 8 qui suit, le ministre est autorisé à verser à de tels membres une indemnité quotidienne et une indemnité de frais selon qu'il le juge approprié. Je crois donc qu'en vertu de cet article 8, il serait possible au ministre de verser au président une indemnité quotidienne.

Le président: Merci.

L'article 7 est-il adopté?

Des voix: À la majorité.

L'article 7 est adopté.

Le président: La séance est suspendue jusqu'à 13h30.

AFTERNOON SITTING

• 1339

The Chairman: Order, please. We are resuming consideration of Bill C-155 and we are on Clause 8.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le président: Messieurs, la séance est ouverte. Nous poursuivons l'étude du bill C-155 et nous en sommes à l'article 8.

[Text]

• 1340

On Clause 8 . . .

Mr. McKnight: Mr. Chairman, I have an amendment to Clause 8. I move that Bill C-155 be amended in Clause 8.(1) on page 5—and I apologize for bringing Xeroxed copies for members of the committee—by deleting lines 22 to 26 and substituting the following thereto:

8.(1) That duly elected producers of the Committee referred to in Section 3.(d) shall be paid a daily allowance for services in such amount as is fixed by the minister and

(a) the Chairman and Secretary referred to in Section 7 shall be paid a daily allowance for services in such amount as is fixed by the Minister.

I give notice to the committee that I would be moving an amendment to follow that, in Clause 8.(2), referring to expenses to the committee.

The reason for the amendments, Mr. Chairman, is that every other . . .

The Chairman: Why do you not move that at the same time? We can deal with all of it at once.

Mr. McKnight: It might impact, Mr. Chairman . . . if my amendment were to carry—on the amendment to 8.(2).

The Chairman: All right. Proceed.

Mr. McKnight: I just give notice that that is there for the information of the committee.

The Chairman: Okay, proceed.

Mr. McKnight: Following the passing of Clause 7 of the bill, Mr. Chairman, and the questions that I asked the witnesses referring to the chairman and the secretary, and looking at the possibility of the chairman and secretary, or secretary, being more than just part-time members, more than just fulfilling a duty four times a year, and giving the minister the responsibility of paying them a daily allowance for the services such as he would wish to fix and going to the duly elected producers of the committee, in all instances the duly elected producers, Mr. Chairman, would be responsible only to themselves as to the cost incurred, those are the only groups we see that are without the resources of an association group or other organization, and we felt that the only ones that would be eligible would be the duly elected producers of the committee and then, in turn, the chairman and secretary, if the minister wishes to fix an amount.

The Chairman: Mr. Lefebvre. Come on, let us get the show on the road.

Mr. D. Lefebvre: Could we just . . . ? In 8.(1) where we say: "The members of the Committee referred to in paragraph 3(d)", could we just add "and the Chairman and Secretary shall be paid a daily allowance . . . " ?

[Translation]

A l'article 8 . . .

M. McKnight: Monsieur le président, j'ai un amendement à l'article 8. Je propose un amendement à l'article 8.(1), page 5, du bill C-155 et je m'excuse d'avoir apporté des photocopies aux membres du comité. Je propose donc que les lignes 22 à 26 soient biffées et remplacées par le texte suivant:

8.(1) Qu'il soit versé aux producteurs dûment élus au Comité qui sont mentionnés à l'article 3.(d), une indemnité quotidienne pour services, conformément au montant qui sera fixé par le ministre et

a) au président et secrétaire mentionnés à l'article 7, une indemnité quotidienne pour services, conformément au montant qui sera fixé par le ministre.

Je donne avis au comité que je proposerais ensuite un amendement à l'article 8.(2), en ce qui a trait aux frais engagés par le comité.

Le motif de ces amendements, monsieur le président, c'est que chaque deux . . .

Le président: Pourquoi ne pas proposer les deux en même temps? Nous pouvons traiter de l'ensemble de la question d'un seul coup.

M. McKnight: Si mon amendement était adopté, monsieur le président, cela pourrait avoir une répercussion sur l'amendement à l'article 8.(2).

Le président: Très bien. Allez-y.

M. McKnight: Je donne simplement avis que cela s'y trouve pour la gouverne du comité.

Le président: Très bien. Commencez.

M. McKnight: À la suite de l'adoption de l'article 7 du bill, monsieur le président, et des questions que j'ai posées aux témoins concernant le président et le secrétaire, et eu égard à la possibilité que le président et le secrétaire, ou le secrétaire seul, soient plus que des membres à temps partiel, plus que des personnes exécutant simplement une fonction quatre fois par an, et eu égard au fait que serait conférée au ministre la responsabilité de leur verser une indemnité quotidienne pour services qui serait fixée selon qu'il le juge approprié et remise aux producteurs dûment élus au comité, dans tous les cas lesdits producteurs dûment élus, monsieur le président, ne pourraient s'appuyer sur personne d'autre pour le remboursement de leurs frais étant donné qu'il s'agit des seuls groupes, comme nous pouvons le constater, qui ne bénéficient pas des ressources d'une association ou autre organisme. Nous avons donc estimé que les seules personnes admissibles seraient les producteurs dûment élus au comité et ensuite, à leur tour, le président et le secrétaire si le ministre désire fixer un montant.

Le président: M. Lefebvre, mettons-nous à l'oeuvre, je vous en prie.

M. D. Lefebvre: Pourrions-nous simplement . . . ? Au paragraphe 8.(1), où il est dit «Il est payé aux membres visés par l'alinéa 3d)», pourrions-nous seulement ajouter « . . . aux membres visés par l'alinéa 3d), au président et au secrétaire qui, d'après le ministre, y ont droit une indemnité . . . » ?

[Texte]

• 1345

Mr. McKnight: That will be fine with me, to clean it up.

An hon. Member: When you clean up a . . .

Mr. McKnight: Yes, that is what we have been doing.

The Chairman: Do you want to withdraw it and do it properly?

Mr. McKnight: I would resubmit it with the consent of the committee.

Can I ask Mr. Lefebvre where he would include the chairman and secretary?

The Chairman: Right after “3.(d)”.

Mr. D. Lefebvre: It would be:

The members of the Committee referred to in paragraph 3(d), and the Chairman and Secretary of the Committee, shall be paid . . .

The Chairman: In other words, duly elected producers of the committee referred to in paragraph 3.(d), and the chairman and secretary.

Mr. D. Lefebvre: The words “duly elected” . . .

The Chairman: That is his amendment.

Mr. D. Lefebvre: Yes.

The Chairman: You do not have it, Mr. Lefebvre.

Some hon. Members: I do not have it either.

The Chairman: They are being run off at the moment.

Mr. McKnight: I am sorry, I apologize, but they are being distributed.

The Chairman: That would eliminate the need for subclause (a).

Mr. D. Lefebvre: I am just saying that the duly elected members—it may be preferable to say simply “the members in 3.(d)”, because there could be an appointment if it is less than a year. So we could say the . . .

Mr. McKnight: The members of the committee referred to in Section 3(d) . . .

The Chairman: Paragraph 3.(d).

Mr. McKnight: —paragraph 3.(d), and the chairman and secretary, shall be paid . . .

Mr. D. Lefebvre: Of the committee.

The Chairman: Pardon?

Mr. D. Lefebvre: “And the Chairman and Secretary of the Committee”.

Mr. McKnight: —shall be paid a daily allowance for services in such amount as is fixed by the minister. That would be my amendment, Mr. Chairman.

The Chairman: All right. It is moved by Mr. McKnight that Clause 8.(1), in lines 22 to 26, be deleted and the following substituted therefor:

[Traduction]

M. McKnight: Cela me convient, c’est plus clair ainsi.

Une voix: Lorsque vous éclairez . . .

M. McKnight: En effet, c’est ce que nous faisons.

Le président: Voulez-vous le retirer et le reprendre dans les formes?

M. McKnight: Avec l’assentiment du comité, j’aimerais le présenter à nouveau.

Puis-je demander à M. Lefebvre à quel endroit il ajouterait le président et le secrétaire?

Le président: Tout de suite après «3.d».

M. D. Lefebvre: Cela donnerait:

Il est payé aux membres visés à l’alinéa 3d), au président et au secrétaire qui, d’après le ministre, y ont droit une indemnité . . .

Le président: Autrement dit, les producteurs dûment élus au comité mentionnés au paragraphe 3.d), le président et le secrétaire.

M. D. Lefebvre: L’expression «dûment élus» . . .

Le président: C’est son amendement.

M. D. Lefebvre: En effet.

Le président: Vous ne l’avez pas monsieur Lefebvre.

Des voix: Je ne l’ai pas non plus.

Le président: On est en train de les imprimer.

M. McKnight: Je m’excuse, mais on est en train de les distribuer.

Le président: L’alinéa a) ne serait donc plus nécessaire.

M. D. Lefebvre: Je veux seulement dire que les membres dûment élus, il serait peut-être préférable dire simplement «les membres visés à l’alinéa 3.d), parce qu’il pourrait y avoir une nomination si le mandat dure moins qu’un an. Nous pourrions alors dire . . .

M. McKnight: Les membres du comité visés à l’article 3d).

Le président: L’alinéa 3.d).

M. McKnight: . . . l’alinéa 3.d), le président et le secrétaire, qui, d’après le . . .

M. D. Lefebvre: Du comité.

Le président: Pardon?

M. D. Lefebvre: «, le président et le secrétaire du Comité».

M. McKnight: . . . d’après le ministre, y ont droit une indemnité journalière fixée par lui. Ce serait là mon amendement, monsieur le président.

Le président: Très bien. Il est proposé par M. McKnight que le paragraphe 8.(1), des lignes 22 à 26, soit supprimé et remplacé par ce qui suit:

[Text]

8.(1) The members of the Committee referred to in paragraph 3(d), and the Chairman and Secretary of the Committee, shall be paid a daily allowance for services in such amount as is fixed by the Minister.

Is it agreed?

Do you want to speak to it, Mr. Mazankowski?

Mr. Mazankowski: No, I just want to ask a couple of questions. Is that allowed, Mr. Chairman?

The Chairman: I think so.

Mr. Mazankowski: I am wondering, Mr. Kroeger, what do you consider was the intent of the minister in Clauses 8.(1) and 8.(2)? Would you believe that the reference there would be broader than that which is contained in the amendment that has been moved by my colleague?

Mr. Kroeger: The intent was exactly as it comes out in Mr. McKnight's amendment. This is more precise.

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman.

Amendment agreed to.

The Chairman: All right, Mr. McKnight, do you have a subsequent amendment?

Mr. Lefebvre.

Mr. D. Lefebvre: I think he said Section 8. It is subsection 8(1).

The Chairman: Clause 8.(1) is what I should have said.

An hon. Member: That is a section.

An hon. Member: Or a paragraph.

The Chairman: I do not know what it is. It is there in the bill anyway.

All right, Clause 8.(2) . . .

Mr. McKnight: Section-by-section study.

The Chairman: It is a clause until the bill is passed, and then it becomes a section, I guess, but not 640 acres.

Mr. McKnight: Mr. Chairman, if I could have copies distributed to the committee members . . .

The Chairman: That would be nice.

Mr. McKnight: We do it whenever possible, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you.

Mr. McKnight: But as you are aware, things change, moment to moment.

Mr. Chairman, again I apologize that these amendments were not able to be translated. Some of them have been and some of them have not been.

The Chairman: They will be when they are printed.

[Translation]

8.(1) Il est payé aux membres visés à l'alinéa 3d), au président et au secrétaire du Comité qui, d'après le ministre, y ont droit une indemnité journalière fixée par lui.

L'amendement est-il accepté?

Voulez-vous apporter vos observations, monsieur Mazankowski?

M. Mazankowski: Non, je désire seulement poser quelques questions. Est-ce permis monsieur le président?

Le président: Je crois bien.

M. Mazankowski: Je me demandais, monsieur Kroeger, ce que vous estimez être l'intention du ministre à l'égard des paragraphes 8.(1) et 8.(2)? Est-ce que vous croyez que la mention de ces paragraphes est plus large que celle de l'amendement proposé par mon collègue?

M. Kroeger: L'intention est exactement celle qu'exprime de façon plus précise l'amendement de M. McKnight.

M. Mazankowski: Merci, monsieur le président.

Amendement adopté.

Le président: Très bien, monsieur McKnight, avez-vous un autre amendement?

Monsieur Lefebvre.

M. D. Lefebvre: Je crois qu'il a dit l'article 8. Il s'agit du paragraphe 8(1).

Le président: J'aurais dû dire la clause 8.(1).

Une voix: C'est un article.

Une voix: Ou un paragraphe.

Le président: Je ne sais pas ce que c'est. De toute façon, c'est dans le projet de loi.

Très bien, la clause 8.(2) . . .

M. McKnight: L'étude article par article.

Le président: C'est une clause jusqu'à l'adoption du projet de loi et ça devient alors un article, je suppose, mais pas un adjectif.

M. McKnight: Monsieur le président, si je pouvais en faire distribuer des copies aux membres du comité . . .

Le président: Ce serait gentil de votre part.

M. McKnight: Nous le faisons toutes les fois que nous pouvons, monsieur le président.

Le président: Merci.

M. McKnight: Mais comme vous le savez, la situation change d'une minute à l'autre.

Monsieur le président, je m'excuse encore de n'avoir pas pu faire traduire ces amendements. Certains l'ont été, d'autres pas.

Le président: Ils le sont tous au moment de l'impression.

[Texte]

• 1350

Mr. McKnight: Mr. Chairman, I wish to move that Bill C-155 be amended in Clause 8.(2) on page 5 by deleting lines 27 to 29 and substituting the following thereto:

Members of the Committee referred to in paragraph 3(d) shall be paid reasonable

That refers to the elected producers and the travelling expenses. The other members of the committee, Mr. Chairman, I think are covered where it says:

... shall be paid reasonable travel and living expenses incurred by them while absent from their ordinary places of residence in the course of their duties under this Act.

The reason for the concern, again, Mr. Chairman, is that the producers are the only members of this committee who do not have a corporation, organization, or association to defer the out-of-pocket expenses for travel which would be necessary for these producers. If one of the producer-elected members happened to come from Linton, Saskatchewan and the meeting happened to be held in Linton, they would not be eligible for transportation and out-of-pocket expenses. But other than that I would put forward, Mr. Chairman, that they should be eligible.

The Chairman: So the effect of this amendment, like the last, actually reduces the possible expenditures under the bill rather than increasing them. So it is quite in order.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, for my own information, Mr. McKnight's amendment on Clause 8.(1) ... does it still refer to Clause 3.(d)?

The Chairman: Yes.

Mr. Benjamin: Then it refers to Clause 3.(d) again in his amendment to Clause 8.(2).

The Chairman: The same group.

Mr. Benjamin: What about those under 3.(e)?

The Chairman: He just explained that they have organizations or corporations behind them who can cover their out-of-pocket expenses.

Mr. Benjamin: I see. All right.

Mr. McKnight: The railroad is getting paid less.

The Chairman: The amendment then is: that Clause 8.(2) on page 5 be amended by deleting lines 27 to 29 and substituting the following therefor:

Members of the Committee referred to in paragraph 3(d) shall be paid reasonable

Mr. D. Lefebvre: I have a very small comment, Mr. Chairman. I think we should say "The members of the Committee".

The Chairman: "The members of the Committee"; yes. I think we can just add that, can we not?

[Traduction]

M. McKnight: Monsieur le président, je désire proposer que le projet de loi C-155 soit amendé au paragraphe 8.(2), en page 5, par la suppression des lignes 27 à 29, qui seraient remplacées par ce qui suit:

Il est payé aux membres du Comité visés à l'alinéa 3(d) qui, d'après le ministre, y ont droit

Cela vise les producteurs élus et les frais de déplacement. Je crois, monsieur le président, que les autres membres du Comité sont visés par la partie où il est dit:

... les frais de déplacement et de séjour entraînés par l'accomplissement, hors de leur lieu ordinaire de résidence, des fonctions que confère la présente loi.

La raison qui me motive à proposer cet amendement, monsieur le président, est encore le fait que les producteurs sont les seuls membres de ce Comité qui n'ont pas de société, d'organisation ou d'association à qui faire payer les frais de déplacement que devront encourir ces producteurs. Si l'un des membres élus par les producteurs provient de Linton, en Saskatchewan, et que par hasard la réunion se tenait à Linton, il n'aurait pas droit au remboursement de ses frais de déplacement et de séjour. Mais autrement, monsieur le président, je propose qu'ils aient droit à un tel remboursement.

Le président: Par conséquent, l'effet de cet amendement, comme le précédent, est de réduire effectivement les dépenses possibles en vertu du projet de loi, plutôt que de les augmenter. Il est donc conforme au règlement.

M. Benjamin: Monsieur le président, pour ma gouverne, l'amendement de M. McKnight visant le paragraphe 8.(1) contient-il toujours une mention de l'alinéa 3(d).

Le président: Oui.

M. Benjamin: Alors son amendement au paragraphe 8.(2) contient, lui aussi, une mention de l'alinéa 3(d).

Le président: Le même groupe de personnes.

M. Benjamin: Qu'arrive-t-il aux personnes visées par l'alinéa 3.(e)?

Le président: Il vient d'expliquer que ces personnes représentent des organismes ou des sociétés qui ont les moyens de rembourser leurs frais.

M. Benjamin: Je vois. Très bien.

M. McKnight: La société ferroviaire reçoit moins.

Le président: L'amendement est donc le suivant: que le paragraphe 8.(2) de la page 5 soit amendé par la suppression des lignes 27 à 29 pour les remplacer par ce qui suit:

Il est payé aux membres du Comité visés à l'alinéa 3(d) qui, d'après le ministre, y ont droit.

M. D. Lefebvre: Très brièvement, monsieur le président. Je crois que nous devrions dire dans la version anglaise *"The members of the Committee"*.

Le président: *"The members of the Committee"*, en effet. Je crois que nous pouvons ajouter cela, n'est-ce pas?

[Text]

The members of the Committee referred to in paragraph 3(d) shall be paid reasonable

Amendment agreed to.

Clause 8 as amended agreed to.

On Clause 9

The Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: I have an amendment, Mr. Chairman. I move that Bill C-155 be amended on page 5 in Clause 9 by adding at line 37, after the word "member", the following thereto:

as a non-voting observer.

The Chairman: Do you want to explain?

Mr. Mazankowski: I think it is fairly self-explanatory, Mr. Chairman. The purpose of this is to allow a member who may be absent for reasons that may be unavoidable to authorize a person to attend on his behalf only for the purpose of covering the proceedings and submitting testimony on his behalf. We do not believe that person should be designated as a voting member.

The Chairman: If I may be allowed a comment, I think it is a very good point, Mr. Mazankowski. Otherwise some member of the committee could conceivably never attend a meeting but always authorize someone else to go and vote in his or her stead.

• 1355

Mr. Kroeger: The effect of the amendment would be to reduce somewhat the flexibility of the committee, or of entities that are represented on it. The original drafting of this envisaged that the committee would insofar as possible make up its own rules of procedure on what was a quorum and whether they would ever take votes. It was not thought they would proceed very often by vote because the committee is advisory rather than decision-making.

Those are merely observations on this. It is obviously for this committee to decide what would be appropriate.

Mr. Mazankowski: If that is the case, then is this clause necessary at all?

Mr. Kroeger: Perhaps not.

The Chairman: Again if I may be allowed to comment, I would prefer to see the clause remain, but I would like to see that amendment there to preclude the possibility of somebody being elected to that committee and never attending, by delegating somebody else in his stead.

Do you wish to comment, Mr. Flis?

Mr. Flis: He just said what I wanted to say.

The Chairman: It seems that you have an agreement . . .

Mr. Mazankowski: Could I ask the parliamentary secretary, then, does he believe that such a member who is designated by

[Translation]

Il est payé aux membres du Comité visés à l'alinéa 3(d) qui, d'après le ministre, y ont droit

Amendement adopté.

Article 8 adopté tel qu'amendé.

Passons à l'article 9.

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: J'ai un amendement, monsieur le président. Je propose que le projet de loi C-155 soit amendé à l'article 9, en page 5, en ajoutant à la ligne 37, après le mot «effet», ce qui suit:

a titre d'observateur sans droit de vote.

Le président: Voulez-vous expliquer votre amendement?

M. Mazankowski: Je crois qu'il est relativement clair, monsieur le président. Cet article a comme but de permettre à un membre qui peut être obligé de s'absenter pour des raisons peut-être inévitables d'autoriser une personne à assister à la réunion à sa place seulement pour suivre les délibérations du Comité et présenter un témoignage à sa place. Nous ne croyons pas qu'un tel remplaçant doive avoir le droit de vote.

Le président: Si je puis me permettre une remarque, je crois que votre argument est très bon, monsieur Mazankowski. Autrement, il serait possible que certains membres du Comité n'assistent jamais aux réunions en autorisant toujours quelqu'un d'autre à y aller et à voter pour eux.

M. Kroeger: Cet amendement aurait comme effet de réduire quelque peu la marge de manoeuvre du Comité ou des entités qui y sont représentées. La version originale de cet article prévoyait que dans la mesure du possible, le Comité adopterait sa propre règle de procédure sur ce qui constitue le quorum et pour déterminer s'il y a lieu de tenir un vote. On ne croyait pas qu'il y aurait beaucoup de votes, car il s'agit d'un comité consultatif plutôt qu'exécutif.

Il ne s'agit là que de quelques observations. Il est évident que c'est au présent Comité qu'il revient de déterminer ce qui est approprié.

M. Mazankowski: Si tel est le cas, est-ce que cet article est vraiment nécessaire?

M. Kroeger: Peut-être que non.

Le président: Si je puis me permettre d'intervenir, j'aimerais que l'on conserve cet article, mais j'aimerais aussi qu'il comporte cet amendement pour éliminer la possibilité que quelqu'un soit élu à ce Comité et n'assiste jamais aux réunions en déléguant quelqu'un à sa place.

Avez-vous des observations, monsieur Flis?

M. Flis: Il adit ce que je voulais dire.

Le président: Il semble que vous avez atteint le consensus . . .

M. Mazankowski: Puis-je demander au secrétaire parlementaire alors, s'il croit qu'un membre désigné par un autre

[Texte]

another member should have voting privileges, if there are voting privileges?

Mr. Flis: I feel if I have such a responsibility, and it is an important one, and supposing I am ill in the hospital and I want to send someone to represent me, I would like that person to have full voting powers.

Mr. Mazankowski: Even if it was on a continuing basis?

Mr. Flis: Well, no, I do not think that clause means on a continuing basis, does it?

Mr. Mazankowski: It does not exclude the possibility of a continuing basis. You may never have a vacancy to fill back in Clause 4 if you employ that clause to the fullest.

The Chairman: Well, let us put it to a vote to see.

Mr. Flis: I definitely would like to see that clause in, and if Mr. Mazankowski feels it would strengthen the clause by adding "as a non-voting observer", there is no problem with that.

Amendment agreed to.

Clause 9 as amended agreed to.

On Clause 10

The Chairman: Clause 10:

10.(1) The Committee may meet as often as is required for the conduct of its affairs and, in any event, shall meet at least four times a year.

Mr. Mazankowski, I think I heard you say you wanted to ask a question.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, to Mr. Kroeger, here again, would this be something that would be the rule here in regard to meetings? Is that something that would be established within the context of the by-laws of the committee itself?

Mr. Kroeger: Yes, Mr. Chairman, Clause 11 explicitly . . .

Mr. Mazankowski: Clause 10.

Mr. Kroeger: I know, but in Clause 11 . . .

Mr. Mazankowski: I see.

Mr. Kroeger: —there is an explicit statement about the committee's powers to make its own rules.

Mr. Mazankowski: You do not believe, Mr. Kroeger, that it would be advisable to spell out the fact that they should have at least one meeting per quarter, for each quarter? They could conceivably have four meetings in half a year. I am not saying that would happen, but it would seem to me it would be in the interest of the committee to meet on a continuing basis, and if it would provide for greater clarity it might very well be worth the inclusion of an amendment which would compel them to meet at least once every quarter. Is there any reason why that is not included, other than the fact that you suggest that the committee will be somewhat the master of its own house in terms of setting up procedure?

[Traduction]

membre devrait avoir le droit de vote, s'il est question de droit de vote?

M. Flis: J'ai l'impression que si j'avais une telle responsabilité, et il s'agit d'une responsabilité importante, et que j'étais hospitalisé et je voulais envoyer quelqu'un me représenter, j'aimerais que cette personne ait un droit de vote entier.

M. Mazankowski: Même de façon permanente?

M. Flis: Bien, non, je ne crois pas que cet article prévoit le remplacement en permanence, n'est-ce pas?

M. Mazankowski: L'article n'exclut pas la possibilité d'un remplacement en permanence. Il se peut que vous n'ayiez jamais de poste vacant à combler conformément à l'article 4 si l'on exploite toutes les possibilités de cet article.

Le président: Bien, soumettons l'amendement au vote pour voir.

M. Flis: Je désire vraiment que l'on conserve cet article et si M. Mazankowski croit qu'il serait meilleur en ajoutant «à titre d'observateur sans droit de vote», je n'y vois pas d'objection.

Amendement adopté.

Article 9 adopté tel qu'amendé.

Passons à l'article 10.

Le président: L'article 10.

10.(1) Le Comité tient les réunions nécessaires à l'exécution de ses travaux; il doit cependant se réunir au moins quatre fois l'an.

Monsieur Mazankowski, je crois que vous désirez poser une question.

M. Mazankowski: Monsieur le président, j'aimerais demander, toujours à M. Kroeger, si ce paragraphe serait la règle à l'égard des réunions? Est-ce que cet article s'appliquerait dans le cadre des règlements internes du Comité?

M. Kroeger: Oui, monsieur le président, l'article 11 indique explicitement . . .

M. Mazankowski: L'article 10.

M. Kroeger: Je sais, mais à l'article 11 . . .

M. Mazankowski: Je vois.

M. Kroeger: —il est dit explicitement que le Comité a le pouvoir d'établir ses propres règles.

M. Mazankowski: Ne croyez-vous pas, monsieur Kroeger, qu'il serait préférable de spécifier qu'il faudrait tenir au moins une réunion par trimestre, à chaque trimestre? Ils pourraient possiblement se réunir quatre fois en six mois. Je ne dis pas que c'est ce qui va arriver, mais il me semble que dans son propre intérêt, le Comité devrait se réunir régulièrement si l'on veut l'indiquer plus clairement, je crois qu'il vaudrait la peine d'inclure un amendement qui les obligerait à se réunir au moins une fois par trimestre. Est-ce qu'il y a une raison pour ne pas inclure un tel amendement, sauf le fait que vous suggérez que le Comité sera en quelque sorte libre d'adopter la procédure qui lui convient?

[Text]

Mr. Kroeger: The latter consideration that Mr. Mazankowski referred to is the only one that we had in mind with this clause. We thought it best to rely on the good sense and judgment of members of the committee as to how often they should meet and at what seasons.

• 1400

Mr. Mazankowski: Do you think it would be helpful to put in an amendment spelling out the fact that they should meet at least once every quarter?

Mr. Kroeger: Mr. Chairman, I personally would prefer to leave that to the judgment of the members of the committee.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I do not have an amendment prepared, but if there were some disposition on the part of the membership of the committee, I would be prepared to make such an amendment. I merely wanted to seek some clarification from the officials before doing so and only in the interests of demonstrating that we treat this committee as being a very serious committee—I am talking about the Senior Grain Transportation Committee . . . that it should meet on a regular basis throughout the course of the year, and at least once every quarter.

I see the parliamentary secretary indicating that he may want to speak to that. I would certainly welcome his comments on it.

The Chairman: Mr. Flis.

Mr. Flis: Mr. Chairman, again I would not want this committee to insult this committee because, again, we are putting constraints on it. Surely to goodness they know their job. We are giving them all the flexibility possible to meet as many times as they want, at least four times a year. If they want to have two meetings closer together and then the others further apart, I think we should give them that flexibility. I think it goes with Mr. Mazankowski's philosophy of giving the people freedom of choice and so on.

I would sooner leave it as it is, Mr. Mazankowski.

The Chairman: If I may make a comment, Mr. Mazankowski, I think if you look again at Clause 10.(2), the mechanism is there to compel the committee to meet upon the request of any five members. So there is a fair likelihood that it would meet every quarter.

Mr. Mazankowski: And we have five producer members on the committee, so that will be sufficient. I am sure that when things get disorderly the producers will trigger . . .

The Chairman: See how I opened the door for you to have another commercial message?

Now Clause 10.(2):

The Chairman of the Committee shall, at the request of any five members of the Committee, call a meeting of the

[Translation]

M. Kroeger: Ce dernier facteur évoqué par M. Mazankowski est le seul que nous avons envisagé à l'égard de cet article. Nous avons cru préférable de nous fier au bon sens et au jugement des membres de ce Comité sur la fréquence éventuelle de leurs réunions.

M. Mazankowski: Croyez-vous qu'il serait utile d'ajouter un amendement précisant qu'ils devraient se rencontrer au moins une fois par trimestre?

M. Kroeger: Monsieur le président, personnellement, je préférerais laisser les membres du Comité juger de cette question.

M. Mazankowski: Monsieur le président, je n'ai pas d'amendement tout prêt, mais si les membres du Comité étaient prêts à envisager un tel amendement, je pourrais le proposer. Je désirais seulement obtenir quelques éclaircissements de la part des fonctionnaires avant de le faire et ce, dans le seul but de démontrer que nous prenons ce Comité très au sérieux—je parle du Comité supérieur du transport du grain—et qu'il devrait se réunir régulièrement tout au long de l'année, au moins une fois par trimestre.

Je constate que le secrétaire parlementaire désire formuler quelques observations. Je serais très heureux de l'entendre.

Le président: Monsieur Flis.

M. Flis: Monsieur le président, une fois de plus je ne voudrais pas que le présent comité insulte cet autre comité car une fois de plus, nous lui imposerions des restrictions. Ils sauront sûrement comment s'acquitter de leur tâche. Nous leur laissons toute la latitude voulue pour se rencontrer aussi souvent qu'ils le désirent, au moins quatre fois par année. S'ils veulent tenir deux réunions rapprochées et d'autres plus éloignées, je crois que nous devrions les laisser le faire. Je crois que M. Mazankowski est un partisan de la liberté de choix et ainsi de suite.

Je préférerais ne pas toucher à cet article, monsieur Mazankowski.

Le président: Si je puis apporter une précision, monsieur Mazankowski, je crois que si vous revenez au paragraphe 10.(2), vous verrez qu'il existe un mécanisme obligeant le Comité à se réunir à la demande de cinq de ses membres. Il est donc probable que le comité se réunirait chaque trimestre.

M. Mazankowski: Et le comité comporte cinq membres représentant les producteurs, ce qui serait donc suffisant. Je suis certain que si la situation devenait mauvaise, les producteurs provoqueraient . . .

Le président: Vous voyez, je vous ai donné l'occasion de passer un autre message commercial.

Passons maintenant au paragraphe 10.(2):

Le président du Comité doit, à la demande de cinq membres, convoquer une réunion; celle-ci se tient dans les trente jours suivant la demande.

[Texte]

Committee to be held within thirty days after the date of that request.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I have an amendment to propose to Clause 10.(2): that Bill C-155 be amended at Clause 10.(2) on page 5, line 45, by substituting the word "ten" for the word "thirty".

The reason for the reduction in the time is that we assume that the calling of a meeting would be on the basis of some emergency or some important matter of business needing to be dealt with, and if that is the case, then we would think it would be more appropriate to provide a 10-day timeframe within which that meeting is held rather than a 30-day period.

The Chairman: May I put a question to you?

Mr. Mazankowski: Yes.

The Chairman: Suppose the five producer members are in the midst of either putting in their crops or harvesting them and it is five other people who call the meeting—maybe the representatives of the railways or the elevator companies—would this not tend to . . . ?

Mr. Mazankowski: The producers prove that even though this committee saw fit to travel in the midst of harvest, they could get out and present their cases. When it is an important matter such as having to do with grain transportation, I think the producers will be there. After all, when they take on this position, they assume a bit of the responsibility.

Mr. Chairman, I just do not believe it would be proper to delay unduly the work of the committee if there were a matter of urgency.

• 1405

As we pointed out before, when you recognize the divergence of views and the broad representation which his committee comprises, there would naturally be some who might consider a certain issue as an emergency, as a very important matter, while others might see it as not so important. So with a 30-day time limit, the matter of the emergency might disappear, or it could evolve into a catastrophe. I am not stuck on 10 days; maybe 15 days would be better, or maybe 5. I do not know. But Mr. Chairman, I think 30 days is too long, and I would submit that a more appropriate period of 10 days would be acceptable. However, I am not married to that particular number; there is nothing magic about 10.

The Chairman: I accept your judgment on that. I was simply asking it as a point of information for myself.

Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, once in a while great minds do think alike. I had just written out a subamendment, and Mr. Mazankowski has done exactly what I had in mind; I had down "15" and rubbed it out and put "14", and I rubbed out "14" and put "10". I think this is a perfectly valid amendment, because if a point arises where 5 members have to request a meeting, it would be because of some kind of an emergency or

[Traduction]

M. Mazankowski: Monsieur le président, j'ai un amendement à proposer à l'égard du paragraphe 10.(2): je propose que le projet de loi C-155 soit amendé au paragraphe 10.(2), en page 5, ligne 45, en remplaçant le mot «trente» par le mot «dix».

Je propose cette réduction du délai parce que nous présumons que la convocation d'une telle réunion se ferait en raison d'une urgence ou d'une question importante à régler et si tel était le cas, nous croyons qu'il serait mieux de prévoir un délai de 10 jours pour la tenue d'une telle réunion, plutôt qu'un délai de 30 jours.

Le président: Puis-je vous poser une question?

M. Mazankowski: Certainement.

Le président: Supposons que les cinq membres producteurs soient en plein dans la période des semis ou de la moisson et que cinq autres membres décident de convoquer une réunion, peut-être les représentants des sociétés ferroviaires ou des sociétés d'élevateurs, est-ce que cela n'aurait pas tendance à . . . ?

M. Mazankowski: Les producteurs ont prouvé que même lorsque le présent comité a jugé bon de voyager pendant les récoltes, ils étaient en mesure de se libérer pour plaider leur cause. Lorsqu'il s'agit d'une question importante comme le transport du grain, je crois que les producteurs seront présents. Après tout, lorsqu'ils acceptent un tel poste, ils en assument les responsabilités.

Monsieur le président, je ne crois pas qu'il soit approprié de retarder indûment les travaux du Comité en situation d'urgence.

Comme nous le disions plus tôt, compte tenu de l'éventail des opinions représentées au sein de ce Comité, il est évident que ce qui est une situation urgente et très importante pour certains membres pourrait l'être moins pour d'autres. Avec une limite de trente jours, l'urgence pourrait disparaître ou devenir une catastrophe. Je ne tiens pas mordicus à dix jours, peut-être que quinze seraient mieux, ou cinq, je ne sais pas. Mais je crois, monsieur le président, qu'un délai de trente jours est trop long et je soutiendrais qu'une période de dix jours serait mieux appropriée. Toutefois, le chiffre 10 n'est pas nécessairement le chiffre idéal, je pourrais en accepter un autre.

Le président: Je vous crois sur parole, je désirais seulement me renseigner personnellement.

M. Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, il arrive que les grands esprits se rencontrent. Je venais de rédiger un sous-amendement et M. Mazankowski a fait exactement ce que je m'apprêtais à faire; j'avais écrit 15, je l'ai effacé pour écrire 14 et j'ai effacé 14 pour écrire 10. Je crois que cet amendement est très valable, car si une situation surgit poussant cinq membres à demander la tenue d'une réunion, cette situation serait

[Text]

urgent situation. To take 3 or 4 weeks to call them all together is not—well, every member of this committee, whether elected or appointed, knows what goes with the job. And one thing that goes with the job is that he may have to come on short notice; he may have to sit longer than he expected to.

I think Mr. Mazankowski is perfectly correct. In something as urgent and important as this, if a farmer has to get off his combine and persuade a neighbour to move in for him, he will do it, to get down to a meeting. So I think within 10 days is perfectly reasonable and I can support the amendment.

The Chairman: I am sorry I asked the question.

Mr. Flis.

Mr. Flis: First of all, are we amending the “five members” to “five producer members”, also?

The Chairman: No.

Mr. Flis: We are not touching that?

The Chairman: No.

Mr. Flis: Okay; because I prefer to treat all members equally on the committee.

I wonder if witnesses could tell us whether there was any debate on this in the task force, and how they did arrive at the 30. Was there any input from the producer members to arrive at this figure?

Mr. Kroeger: I do not think there were any strong views about the subject, Mr. Chairman. The idea was that the committee would deal with a number of fairly general questions and, not being an executive body, the need for emergency sessions might not be very frequent. I take the validity of Mr. Mazankowski's point about the 30 days perhaps being too long.

The only observation I would make is that the committee may want to look at the combined effect of this amendment with the previous amendment in which substitutes have only the status of observers and cannot vote. I suppose one could get some skewed results. Occasionally, if a meeting were called at very short notice and a certain group of members of the committee representing a certain body of interests in the west could not be there, or at least could not be represented by voting members, the others might arrive therefore at a conclusion not in accord with the wishes of a very important interest group in western Canada.

That is the only observation I would make, Mr. Chairman.

The Chairman: Okay.

Mr. McKnight: Mr. Chairman, on that point, would that not be part of the concern of the committee when they would be establishing their quorum and those guidelines meant to guide them through their proceedings? I mean, as to what would constitute a quorum . . .

[Translation]

probablement une urgence. Prendre trois ou quatre semaines pour convoquer tout le monde ne serait pas . . . Chaque membre de ce Comité, qu'il soit nommé ou élu, connaît les responsabilités de son poste. Une des responsabilités est de devoir éventuellement se présenter à une réunion avec un bref préavis, ou de siéger plus longtemps que prévu.

Je crois que M. Mazankowski a tout à fait raison. Dans une situation aussi urgente et importante, si l'agriculteur doit persuader un voisin de passer la moissonneuse à sa place, il le fera, pour assister à la réunion. Je crois donc qu'un délai de dix jours est parfaitement raisonnable et je peux apporter mon appui à cet amendement.

Le président: Je regrette d'avoir posé la question.

Monsieur Flis.

M. Flis: Tout d'abord, remplaçons-nous «cinq membres» par «cinq membres producteurs» aussi?

Le président: Non.

M. Flis: Nous ne touchons pas à cela?

Le président: Non.

M. Flis: C'est bien, car je préfère que l'on traite également tous les membres du Comité.

Je me demande si des témoins pouvaient nous dire si le groupe de travail a débattu cette question et comment ils en sont arrivés à un délai de trente jours. Est-ce qu'il y a eu participation des membres producteurs pour en arriver à ce chiffre?

M. Kroeger: Je ne crois pas qu'il y ait eu d'opinions nettement tranchées à ce sujet, monsieur le président. On croyait que le Comité étudierait quelques questions d'ordre plutôt général et que n'étant pas un organisme exécutif, il ne devrait pas y avoir souvent de réunions d'urgence. J'admets la validité de l'argument de M. Mazankowski quant au fait qu'un délai de trente jours est peut-être trop long.

La seule observation que j'aimerais apporter serait de mentionner au Comité qu'il devrait peut-être examiner l'effet de cet amendement combiné avec celui du précédent, en vertu duquel les remplaçants n'ont qu'un statut d'observateur sans droit de vote, ce qui pourrait peut-être fausser les résultats. Il pourrait arriver par exemple qu'une réunion soit convoquée dans les plus brefs délais et qu'un certain groupe de membres du Comité représentant un certain groupe d'intérêts de l'Ouest ne puisse être présent ou représenté par des membres votants, les autres membres pourraient alors en arriver à une conclusion ne correspondant pas aux désirs d'un très important groupe d'intérêts de l'Ouest canadien.

C'est tout ce que j'avais à dire, monsieur le président.

Le président: Très bien.

M. McKnight: Monsieur le président, à ce sujet, est-ce qu'il ne relèverait pas du Comité de se pencher sur cette question au moment de définir son quorum et sa règle de procédure? C'est-à-dire, combien de membres constituent un quorum . . .

[Texte]

Mr. Kroeger: I think that is right. There would be ways around this.

Mr. McKnight: —and that they would take those thoughts into consideration.

Amendment agreed to.

The Chairman: Shall Clause 10, as amended, carry?

Mr. Hargrave: No, Mr. Chairman. I have an amendment to Clause 10.(3), when it is appropriate.

• 1410

The Chairman: I call Clause 10.(3), then:

The Minister may appoint a representative to attend all or any meetings of the Committee as an observer.

Mr. Hargrave.

Mr. Hargrave: Mr. Chairman, I would like to move an amendment to Clause 10.(3) as follows: that Bill C-155 be amended on page 6, Clause 10.(3), by inserting in line 3, after the word "observer", the following thereto:

and the minister may invite a representative of the specialty crops industry to attend all or any meetings of the committee as a non-voting member.

May I speak to that briefly, Mr. Chairman?

The Chairman: Certainly you may.

Mr. Hargrave: Mr. Chairman, committee members, and witnesses, I would remind you all that at the time of the hearings of this committee, especially across the Prairies, we heard some very excellent, serious, well prepared presentations of some of these specialty crops. I am only going to cite two examples; they are examples only, and are not mentioned in the suggested amendment: one is the alfalfa processors, and the other is the soft white spring wheat producers. You will recall that the soft white spring wheat producers presented an excellent presentation in Edmonton. The alfalfa producers have contacted, I think, a lot of the members, certainly by party, separately as well. I do not recall, but they may have come before us too as a group. Those are only two examples, but I think it is becoming more and more apparent in these last few years especially that these specialty crops have to be recognized in their overall importance.

That is all I will say at this moment, Mr. Chairman.

The Chairman: Do any of the officials have a comment?

Mr. Kroeger: Mr. Chairman, I have a couple of observations. The amendment as presented includes the word "member". I am not sure what relationship that brings it into with the clause that specifies the membership of the committee.

[Traduction]

M. Kroeger: Je crois que c'est exact. Il y aurait des façons d'éviter ce genre de problèmes.

M. McKnight: ... et ils pourraient tenir compte de cette possibilité.

Amendement adopté.

Le président: L'article 10, tel qu'amendé, est-il adopté?

M. Hargrave: Non, monsieur le président. J'aurais un amendement à proposer à l'égard du paragraphe 10.(3), lorsque le moment sera venu.

Le président: Alors, je pense au paragraphe 10.(3):

Le ministre peut se faire représenter par un observateur à chacune ou à certaines des réunions.

M. Hargrave.

M. Hargrave: Monsieur le président, j'aimerais proposer un amendement au paragraphe 10.(3), soit: que le projet de loi C-155 soit modifié au paragraphe 10.(3), en page 6, par l'insertion après le mot "observateur" de ce qui suit:

et il peut inviter un représentant de l'industrie des céréales secondaires à titre de membre sans droit de vote.

Puis-je apporter une brève explication, monsieur le président?

Le président: Certainement.

M. Hargrave: Monsieur le président, membres du Comité et témoins, j'aimerais vous rappeler qu'au cours des audiences du présent Comité, en particulier dans les Prairies, nous avons entendu quelques exposés sérieux, excellents et bien préparés présentés par certains représentants des céréales secondaires. Je ne citerai que deux exemples; il ne s'agit que d'exemples et ils ne sont pas cités dans l'amendement suggéré, soit les transformateurs de luzerne et les producteurs de blé tendre blanc de printemps. Vous vous rappellerez de l'excellente présentation des producteurs de blé tendre blanc de printemps à Edmonton et je crois que les transformateurs de luzerne ont communiqué avec plusieurs des membres du Comité, par l'entremise de leur parti certainement et aussi individuellement. Je n'en suis pas certain, mais leur groupe a peut-être comparu devant nous. Ce sont là deux exemples seulement, mais je crois qu'il devient de plus en plus évident depuis quelques années qu'il faut reconnaître l'importance de ces récoltes secondaires.

C'est tout ce que j'ai à dire pour le moment, monsieur le président.

Le président: Est-ce que l'un des représentants du ministère désire commenter?

M. Kroeger: Monsieur le président, j'aimerais formuler quelques observations. L'amendement tel que présenté comporte le mot «membre». Je me demande comment interpréter cet amendement par rapport à l'article définissant les membres du Comité.

[Text]

My second observation is technical. "Specialty crops"—it might be difficult to ascribe a precise significance to that. We may need to find an alternative.

The third and more general thought is whether it would not be preferable to leave to the committee to decide whether they should not invite this or that group . . . —whether it is a trade union in a particular case, representatives of specialty crops in another, or processing industry in another case—to attend meetings. Could this kind of decision be left not to the minister but to the committee itself?

The Chairman: In other words, what you are suggesting, if I understand you correctly, would be an additional subclause to the effect that the committee may from time to time invite representatives of other groups as it deems fit.

Mr. Kroeger: Well, you could do that; or you could rely on Clause 11 as drafted.

The Chairman: Okay.

Mr. Hargrave: Very briefly, in response to that, the whole point and purpose of this amendment is to—while it did not spell out some of the specialty crops, it did draw attention to the need of it. I would think that is necessary. The only criticism I have of Mr. Kroeger's comment is that it is not specific enough. It may or may not be attended to by those other means. That was the reason I suggested it.

• 1415

The Chairman: I have a procedural problem with the amendment, basically having to do with Mr. Kroeger's first comment. We seem to be adding in Clause 10 an additional member, and if "as a non-voting member" were changed to "as an observer" . . .

Mr. Hargrave: That is a possibility.

The Chairman: —it would be more procedurally correct, I believe, because I do not think Clause 10 should be adding another member.

Mr. Hargrave: Mr. Chairman, on a point of information, it just happens that I have an amendment ready using the word "observer", if you would prefer that.

The Chairman: I would prefer that, from a procedural point of view. If that is agreeable with you, with the committee's consent you could withdraw this one and move the other one.

Is there consent?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: All right, Mr. Hargrave.

Mr. Hargrave: I move that Bill C-155 be amended on page 6 in Clause 10(3) by inserting in line 3, after the word "observer", the following thereto:

and the Minister may invite a representative of the specialty crops industry to attend all or any meetings of the committee as an observer.

The Chairman: Mr. Mulder.

[Translation]

Mon deuxième point est technique. Il pourrait être difficile de définir en quoi consiste une récolte secondaire. Nous devons peut-être trouver un autre terme.

Mon troisième argument, plus général, est que nous devrions peut-être laisser le Comité décider s'il désire ou non inviter un groupe ou un autre, qu'il s'agisse d'un syndicat dans un cas, de représentants des producteurs de céréales secondaires dans une autre situation ou de représentants de l'industrie de la transformation à une autre occasion. Ce genre de décision ne pourrait-il pas être laissé au Comité plutôt qu'au ministre?

Le président: Autrement dit, si j'ai bien compris, vous suggérez d'ajouter un alinéa permettant au Comité d'inviter à l'occasion des représentants d'autres groupes lorsqu'il le juge approprié?

M. Kroeger: On pourrait procéder ainsi ou se fier à l'article 11 tel que rédigé.

Le président: Bien.

M. Hargrave: Très brièvement, en réponse à ces observations, tout l'objectif de cet amendement . . . bien qu'il n'ait pas défini certaines des céréales secondaires, il a attiré l'attention sur la nécessité d'en tenir compte. Je crois que c'est nécessaire. La seule critique que j'ai à l'endroit de M. Kroeger, c'est qu'il n'a pas été assez précis. Le problème pourrait être réglé ou non par d'autres moyens. C'est pourquoi j'ai suggéré cette solution.

Le président: J'ai un problème de procédure avec cet amendement, qui est fondamentalement lié au premier commentaire de M. Kroeger. Il semble que nous ajoutons un membre supplémentaire à la disposition 10, et si «un membre non votant» était remplacé par «comme observateur» . . .

M. Hargrave: C'est une possibilité.

Le président: —ce serait plus correct au niveau de la procédure, je crois, parce que je ne pense pas que la disposition 10 doive ajouter un membre supplémentaire.

M. Hargrave: Monsieur le président, sur une question d'information, cela s'adonne que j'ai un amendement qui a déjà recours au mot «observateur», si vous préférez cela.

Le président: Je préférerais cela du point de vue de la procédure. Si cela vous convient et, avec le consentement du Comité, vous pourriez retirer celui-là et adopter l'autre.

Est-ce qu'on y consent?

Des voix: Adopté.

Le président: C'est bien. Monsieur Hargrave.

M. Hargrave: Je propose que la disposition 10(3) à la page 6 du projet de loi C-155 soit amendée en y insérant, à la ligne 3, après le mot «observateur», ce qui suit:

et le ministre peut inviter un représentant de l'industrie des récoltes spéciales à assister à n'importe quelle ou à toutes les réunions du comité comme observateur.

Le président: Monsieur Mulder.

[Texte]

Mr. Nick Mulder (Administrator, Canadian Surface Transportation Administration, Transport Canada): Mr. Hargrave, is there an umbrella association from which that representative could be selected? I was just really wondering in what manner a representative would be selected.

Mr. Hargrave: Mr. Chairman, to the witness, in the two instances—and I have cited them only as examples—the alfalfa processors and the soft white spring wheat producers, they do have a proper organization. I would say in other specialty crops that is always the case, that there would be an appropriate association or grouping that could be used as a basis for such an observer. I am sure of that. But in those two instances, they are well organized groups.

The Chairman: I was checking to see if additional costs were incurred here, but there are not, because the costs refer only to those members in Clause 3(d). There are no additional costs, therefore the amendment is in order.

Mr. Flis.

Mr. Flis: I like the amendment. It is very innocent. It gives the minister the choice: he may, he does not have to. The problem is, where do you draw the line? We had a big debate about keeping the committee small. I know this person will be there just as an observer, but already we are packing the room. If the meetings are public, anyone can come and be an observer anyhow. Where do you draw the line? What about the Canadian Export Association? They have every right also to have an observer there. Why should they not have a representative there?

Mr. Hargrave: The minister has to be involved.

Mr. Flis: We could name 10 other groups that would also like the same status. So where do you draw the line? I think the minister has to have an observer there because the surface administrator must keep abreast of what is going on in the whole transportation of grain.

As I say, it is a very good amendment. It gives the minister that flexibility. But I have a concern, Mr. Chairman: where do we draw the line?

The Chairman: I will hear Mr. Mayer.

• 1520

Mr. Mayer: Thank you, Mr. Chairman.

Just to address Mr. Flis's concern, which I think in many ways is a real one, there are many, many crops grown on the same kind of land, the same acres that grow the conventional grains, the cereal grains . . . wheat, oats, barley, rye, rape, flax, etc.—and I could probably sit down and name you 20 or 30 that would be called specialty crops.

To answer Mr. Farquhar's concern, most of those specialty crops, if not all of them, have some kind of an association associated with the crops, so it would be a case of the minister, if he chose, picking among several of the associations that represent the specialty crops.

The other thing this amendment does is allow for some flexibility in the future. Who is to know 10 or 15 years from

[Traduction]

M. Nick Mulder (administrateur, Administration canadienne des transports de surface, Transport Canada): Monsieur Hargrave, y a-t-il une association-parapluie dont un représentant devrait être choisi? Je me demandais en fait de quelle manière sera choisi le représentant.

M. Hargrave: Monsieur le président, pour le témoin, dans les deux cas—et je ne les ai cités qu'à titre d'exemples—les producteurs de luzerne et les producteurs de blé tendre blanc de printemps, ont une organisation appropriée. Je dirais que c'est toujours le cas pour les autres récoltes spéciales; qu'une association ou un groupement approprié pourrait fournir un observateur. Je suis certain de cela. Mais dans ces deux cas, ils sont des groupes bien organisés.

Le président: Je vérifiais si cela créait des frais supplémentaires, mais non, parce que les frais ne touchent que les membres mentionnés à la disposition 3(d). Il n'y a pas de frais supplémentaires, par conséquent l'amendement est en ordre.

Monsieur Flis.

M. Flis: J'aime bien l'amendement. Il est très innocent. Il donne le choix au ministre: il peut, mais il ne doit pas. Le problème est de savoir où tracer la ligne. Nous avons eu un gros débat pour garder ce comité peu nombreux. Je sais que cette personne ne sera qu'un observateur, mais nous remplissons déjà la salle. Si les réunions sont publiques, n'importe qui peut venir comme observateur de toute façon. Où tracer la ligne? Qu'en est-il de l'Association canadienne d'exportation? Ils ont tous les droits d'avoir aussi un observateur. Pourquoi n'auraient-ils pas un observateur?

M. Hargrave: Le ministre doit être impliqué.

M. Flis: Nous pourrions nommer 10 autres groupes qui aimeraient aussi avoir le même statut. Alors, où tracer la ligne? Je crois que le ministre doit y avoir un observateur parce que l'administrateur des transports de surface doit être au fait de ce qui se passe dans le transport des céréales.

Comme je l'ai dit, c'est un très bon amendement. Il donne au ministre cette flexibilité. Mais je suis préoccupé, monsieur le président: où traçons-nous la ligne?

Le président: J'entendrai M. Mayer.

M. Mayer: Merci, monsieur le président.

Seulement pour répondre à la question de M. Flis qui, je crois, est un véritable problème, il y a plusieurs récoltes faites sur le même genre de terre, les mêmes acres sur lesquels sont cultivés les céréales conventionnelles—blé, avoine, orge, seigle, colza, lin, etc.—et je pourrais probablement vous en nommer 20 ou 30 qui seraient appelées des récoltes spéciales.

Pour répondre à la préoccupation de M. Farquhar, la plupart, sinon toutes ces récoltes spéciales, ont une association qui y est consacrée, et il s'agirait donc que le ministre, s'il le désire, choisisse parmi les plusieurs associations qui représentent les récoltes spéciales.

Cet amendement permet une certaine flexibilité pour l'avenir. Qui peut dire que, dans 10 ou 15 ans, une récolte

[Text]

now that there will not be a major crop grown on the Prairies that we have never even considered at this committee, or have not presently considered, and this kind of an amendment . . .

Mr. Hargrave: That is how rapeseed began.

Mr. Mayer: Exactly. Mr. Hargrave has mentioned that that is how rapeseed began, and he is precisely right. That is a very good example.

That would allow the minister on his own initiative to request one of these specialty crops, should it become a major specialty crop, if you will, to have some representation, albeit not a voting—an observer, but at least you get the chance to have the person in the room. I submit that the exception would be that these meetings would be public. I would think they would be, as a whole, very private meetings. You would at least have a chance for the minister to recognize that there are some concerns not represented around the table to be there with observer status.

I agree with you: where do you draw the line? But in this case I think we should consider very seriously allowing for some flexibility based on, just to reiterate, the many, many specialty crops that are there now. Corn, potatoes, beans, all the legume crops, all the pulse crops, several of the other birdseed crops, sunflowers—they all ship grain and they all have to ship it sometimes in a very condensed period of the year right after harvest, and they have special concerns that may or may not be coincidental with other crops grown on the same acres.

So it would allow those people now to be represented and it would also allow for the possibility of some future crop that we have not presently considered or thought of to have a chance at the table at this committee.

The Chairman: Mr. Kroeger.

Mr. Kroeger: Mr. Chairman, I wonder if members of the committee might want to discuss the advisability of having this kind of decision-making put on the minister as compared with, for example, the chairman and members of the committee. I can imagine that this could involve a Minister of Transport in having to make some choices that he might or might not be particularly well placed to make. It might be administratively more cumbersome. Just a thought as to whether members of the committee might find it preferable to have a clause saying something like "The chairman and members of the Committee", or whatever, "shall be empowered to invite observers to attend meetings of the Committee from time to time" . . .

The Chairman: Why not just substitute the word "Committee" for "Minister"?

Anyway, Mr. Hargrave.

Mr. Hargrave: Mr. Chairman, to Mr. Kroeger, the response I was going to make was that surely in practice the minister would consult almost automatically with the chairman of the committee and so on, and it would be handled that way in any event. But if we want to change it to "the Committee", fine.

[Translation]

importante sera cultivée dans les Prairies que ce comité n'aura pas considérée du tout, ou pas en ce moment, et ce genre d'amendement—

M. Hargrave: C'est ainsi qu'a commencé le colza.

M. Mayer: Exactement. M. Hargrave a mentionné que c'est ainsi qu'a commencé le colza et il a parfaitement raison. C'est un très bon exemple.

Cela permettrait au ministre de demander qu'une de ces récoltes spéciales, si elle devenait une récolte spéciale importante, si vous voulez, soit représentée, même si elle n'a pas droit de vote—un observateur, mais au moins, vous avez la chance d'avoir quelqu'un dans la place. Je suppose que les réunions publiques seraient l'exception. Je crois que ces réunions seraient, dans l'ensemble, très privées. Vous auriez au moins la possibilité que le ministre reconnaisse que certaines préoccupations ne sont pas représentées autour de la table, mais sont présentes à titre d'observateur.

Je suis d'accord avec vous: où tracer la ligne? Mais dans ce cas, je crois que nous devrions considérer très sérieusement le fait de permettre une certaine flexibilité fondée sur, je le répète, les nombreuses récoltes spécialisées qui existent déjà. Le maïs, les patates, les fèves, toutes les récoltes de légumes, toutes les récoltes de légumineuses, plusieurs des autres récoltes de millet, les graines de tournesol—elles expédient toutes leur grain et elles doivent parfois l'expédier dans une période très achalandée de l'année juste après la récolte, et elles peuvent avoir des préoccupations qui peuvent, ou non, coïncider avec celles de récoltes cultivées sur les mêmes acres.

Cela permettrait donc à ces personnes d'être représentées et cela permettrait également qu'une récolte future, qui n'est pas prise en considération ou à laquelle nous ne pensons pas, puisse être représentée à ce comité.

Le président: Monsieur Kroeger.

M. Kroeger: Monsieur le président, je me demande si les membres de ce comité veulent discuter de savoir s'il est sage que le ministre prenne cette décision, par comparaison, par exemple, à ce que ce soit le président et les membres du comité qui la prenne. J'imagine que cela pourrait engager le ministre du transport dans des choix pour lesquels il sera, ou ne sera pas, bien placé pour se prononcer. Cela pourrait être plus encombrant, administrativement. Les membres du comité trouveraient peut-être préférable d'avoir une disposition énonçant quelque chose comme: «Le président et les membres du comité», quelque chose comme ça, «auront le pouvoir d'inviter des observateurs à assister aux réunions du comité de temps à autre . . . »

Le président: Pourquoi ne pas changer «Comité» par «Ministre»?

De toute façon, monsieur Hargrave.

M. Hargrave: Monsieur le président, la réponse que j'allais donner à M. Kroeger est que, sûrement, en pratique, le ministre consulterait presque automatiquement le président du comité et ainsi de suite, et que cela se passerait comme ça de toute façon. Mais s'il veut le changer pour «Le comité», c'est bien.

[Texte]

The Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, to Mr. Kroeger, if a specific specialty crop sector was experiencing some problems—and those problems might very well centre around the operations of the Senior Grain Transportation Committee—it is highly unlikely that they would be inviting them there. I think we want to provide an opportunity for the growers of specialty crops to become involved in the process if at some point in time they desire to do so.

I think the minister himself, and you as members of the Transport department, have recognized that there is a significant contribution to be made by the growers of specialty crops and the production of specialty crops. I think the importance of those crops will increase rather than diminish.

• 1525

You have seen fit, through the aegis of a press release—which will, hopefully, become an amendment—to incorporate other specialty crops. The minister has said that the reason why it was those particular ones was that they had made a good case. I think what we really want to do here is to provide an avenue through which those with certain specialty crops can make the case that they should, in fact, be included in the advisory committee, which is going to be, I think, fairly important in terms of making transportation policy and grain-handling policy. So while I welcome the fact that you have offered an alternative to this, I am not sure whether in practice it would work.

The Chairman: Mr. Flis.

Mr. Flis: After hearing both sides of the argument, I must admit that the opposition arguments sound a little stronger than the department's arguments.

I think, Mr. Kroeger, what you are suggesting would be covered in Clause 11, would it not?—"The Committee may . . . make rules for the conduct of its affairs . . ."—so they could invite anyone at any time they wanted to.

Mr. Kroeger: Only if you wanted to make it explicit would you add an extra clause spelling out that that includes inviting observers. I have no argument at all with Mr. Mazankowski's propositions of a few minutes ago, or with the intent of Mr. Hargrave's amendment. My comment was centred entirely on administrative considerations.

The Chairman: Okay.

Mr. Flis: If the opposition can convince us, and I think they pretty well have, that this does not open the doors for all sorts of interest groups who also want observer status and who would bog down the proceedings, then it sounds like a good amendment.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, Mr. Flis may have a point about opening all sorts of doors, but there was a point Mr. Kroeger mentioned that is valid. I agree with Mr. Hargrave's amendment, but there are other organizations involved in the

[Traduction]

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, en réponse à M. Kroeger, si un secteur spécifique de récolte spéciale avait des problèmes—et ces problèmes pourraient bien provenir des opérations du Comité supérieur du transport du grain—il est peu probable que le comité les invite. Je crois que nous voulons offrir aux producteurs de récoltes spéciales l'occasion d'être impliqués dans le processus, s'ils le désirent à un moment donné.

Je crois que le ministre lui-même, et vous comme membres du ministère des Transports, avez reconnu que la contribution des producteurs de récoltes spéciales et de la production des récoltes spéciales est importante. Je crois que l'importance de ces récoltes augmentera plutôt que diminuera.

Vous avez cru bon, sous l'égide d'un communiqué de presse—qui, espérons-le, deviendra un amendement—d'intégrer les autres récoltes spéciales. Le ministre a dit que la raison pour laquelle ces récoltes particulières ont été choisies est qu'elles avaient des arguments solides. Je crois que ce que nous voulons vraiment faire ici est d'offrir une voie par laquelle ceux qui ont des récoltes spéciales puissent donner leurs arguments, en fait, à l'effet qu'ils devraient faire partie du comité consultatif qui sera, je crois, assez important au niveau de l'élaboration des politiques de transport et de manutention du grain. Alors, bien que je sois en faveur du fait que vous offriez une solution de rechange pour cela, je ne suis pas certain que cela fonctionnerait en pratique.

Le président: Monsieur Flis.

M. Flis: Après avoir entendu les deux côtés de cette question, je dois admettre que les arguments de l'opposition me semblent un peu plus forts que ceux du ministère.

Je crois, monsieur Kroeger, que ce que vous suggérez serait couvert par la disposition 11, n'est-ce pas? —«Le Comité peut . . . établir des règles pour la conduite de ses affaires . . .» —de sorte qu'ils puissent inviter quiconque quand ils le voudront.

M. Kroeger: Vous ajouteriez une disposition supplémentaire à l'effet que cela inclut l'invitation d'observateurs, seulement si vous vouliez le rendre explicite. Je ne discute pas du tout des propositions faites tantôt par M. Mazankowski, ou de l'esprit de l'amendement de M. Hargrave. Mon commentaire ne s'adressait qu'à des considérations administratives.

Le président: Très bien.

M. Flis: Si l'opposition peut nous convaincre, et je crois que c'est tout près d'être fait, que cela n'ouvre pas la porte à toutes sortes de groupes d'intérêts qui désirent aussi le statut d'observateur et qui enlèveraient les procédures, je crois alors que c'est un bon amendement.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, M. Flis peut avoir raison sur le fait que cet amendement peut ouvrir toutes sortes de portes, mais M. Kroeger a mentionné un point valable. Je suis d'accord avec l'amendement de M. Hargrave, mais il y a

[Text]

handling and transportation of grain. Most specifically, I think of the ones who do the labour on the ground and on the water and on the rails—the seamen, the longshoremen, the grain handlers, the elevator agents, the terminal employees. I would move a subamendment, or perhaps Mr. Hargrave would be willing to include it in his amendment, that after the words “specialty crops industry” there be inserted the words “or other organizations involved in the handling and transportation of grain”.

Mr. Chairman, there have been numerous instances where the grain handlers, or the railway brotherhoods, were able to make suggestions as to improving efficiency because they were on the job on the ground, so to speak. I think the provision to invite them to have an observer there, a voice but no vote, could many times alleviate some difficulties that could arise between management and employees, but more positively could draw from those organizations, as well, ways of making improvements in efficiency. So there would be an opening there for the minister also to invite those kinds of observers, as well as those for the specialty crops. If Mr. Hargrave is willing to incorporate that in his amendment, fine; or I will move it as a subamendment.

Mr. Hargrave: May I comment on Mr. Benjamin's suggestion?

The Chairman: Yes.

Mr. Hargrave: Mr. Chairman, it seems that this whole Part I, talking about the establishment of the Senior Grain Transportation Committee, stresses membership made up of producers or near-producers at the beginning of the whole operation and not at the end of it, as Mr. Benjamin has suggested—the labour involved in transportation, and so on. I think that would suggest that we stick with the amendment as I moved it finally.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman . . .

The Chairman: We are not going to get into arguments here. Let us speak in order.

Mr. Benjamin: I was not talking about members of the committee, Mr. Chairman—to clarify to Mr. Hargrave—I was only talking about the business as an observer. That means someone may have a voice but no vote.

• 1430

Mr. Hargrave: Well, of course, that is what this is.

The Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: I merely wanted to make the point to Mr. Flis that what Mr. Hargrave is proposing is an amendment. It is not simply the inclusion of an interest group. These people are bona fide growers. They contribute to the 31.4 million tonnes of grain in grain and/or other products included in this bill. While in proportion it is a relatively small amount, I think we foresee down the line increased diversification and an enlargement of this particular sector. Because they are small in number and in quantity of production, they tend to be overlooked sometimes. I think it is just a matter of having their representation on hand to remind the members of the commit-

[Translation]

d'autres organisations impliquées dans le transport et la manutention du grain. Je pense plus spécifiquement à ceux qui font le travail sur terre, sur mer et sur les voies ferrées—les marins, les débardeurs, les manuteneurs du grain, les agents des éleveurs, les employés des terminus. Je propose un sous-amendement, ou peut-être M. Hargrave acceptera-t-il d'inclure à son amendement, qu'après les mots «industrie des récoltes spéciales» soient insérés les mots «ou d'autres organisations impliquées dans la manutention et le transport du grain».

Monsieur le président, à de nombreuses occasions, les manuteneurs de grain, ou la fraternité des employés de chemin de fer, ont fait des suggestions visant à améliorer l'efficacité parce qu'ils font le travail sur le terrain, pour ainsi dire. Je crois qu'une disposition visant à les inviter à avoir un observateur, une voix sans vote, pourrait parfois éviter certaines difficultés entre la gestion et les employés, mais plus positivement encore, pourrait tirer de ces organisations des moyens d'améliorer l'efficacité. Le ministre aurait donc la possibilité d'inviter ce genre d'observateurs, de même que ceux des récoltes spécialisées. Si M. Hargrave veut bien intégrer cela à son amendement, c'est bien; ou j'en ferai la proposition d'un sous-amendement.

M. Hargrave: Puis-je faire un commentaire sur la suggestion de M. Benjamin?

Le président: Oui.

M. Hargrave: Monsieur le président, il semble que toute la Partie I, concernant la formation d'un Comité supérieur du transport du grain, précise que les membres seront des producteurs ou des quasi producteurs au début de toute l'opération et non à la fin, comme l'a suggéré M. Benjamin—la main-d'œuvre impliquée dans le transport et ainsi de suite. Je crois que cela signifie que nous devrions nous en tenir à l'amendement que j'ai proposé finalement.

M. Benjamin: Monsieur le président . . .

Le président: Ne commençons pas une discussion. Parlons d'une façon ordonnée.

M. Benjamin: Je ne parlais pas des membres du Comité, monsieur le président—pour éclairer M. Hargrave—je parlais de l'affaire de l'observateur. Cela signifie que quelqu'un peut avoir une voix mais pas de vote.

M. Hargrave: Oui, bien sûr, c'est ce dont il s'agit.

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Je voulais simplement rappeler à M. Flis que ce que M. Hargrave propose est un amendement. Ce n'est pas simplement l'inclusion d'un groupe d'intérêts. Ces personnes sont des producteurs de bonne foi. Elles contribuent aux 31.4 millions de tonnes de grain par du grain ou par d'autres produits inclus dans ce projet de loi, ou les deux. Bien que ce soit une proportion relativement faible, je pense que nous prévoyons une diversification accrue et un accroissement de ce secteur particulier. On les oublie parfois parce qu'ils sont peu nombreux et que leur production est faible. Je crois que c'est une question d'avoir leur représentation à portée de la

[Texte]

tee if doing (a), (b), and (c) may militate against the operations of the specialty crops.

I think one of the basic principles developed by the minister when he started out in this process was to encourage crop diversification and expand the agricultural base in western Canada. If that is so, then I think this amendment is very timely. I think they are more than just interest groups. They are active participants.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, if Mr. Hargrave is not prepared to incorporate that in his amendment, I will move a subamendment.

I move that the amendment be amended by inserting . . .

Mr. Flis: Mr. Benjamin is proving my point about opening wide the floodgates here.

Mr. Benjamin: It is really limiting this.

I move that the amendment be amended by inserting after the word "industry" the words:

or other organizations involved in the handling, shipping and transportation of grain.

The Chairman: Why not use the words that are in the title of the bill?

Mr. Benjamin: Okay, if that grabs you.

The Chairman: Well, it is consistent, at least.

Mr. Benjamin: I want to amend the title later anyway.

Mr. Chairman, speaking to my amendment, I think a lot of potential problems could be headed off if maximum consultation were involved with all the players in the operation. This committee when it is meeting is going to have to consider all aspects of the handling, storage, shipping, and transportation of grain. That means those who are employed should also have an opportunity to be there as observers to make a contribution. Past experience has been that on many occasions since the days of the first grain car or transportation tsar, I think Roy Milner in the 1950s, the employees also made some positive contributions to making that kind of system of allocating of railway cars in a fair and proper manner, and the use of them in the proper manner; made some positive contributions over the years, in the 1950s and the 1960s. I think all the actors in this whole pipeline should have an opportunity to make a contribution.

• 1435

It may also head off any potential labour disputes. It is another opening for the maximum participation by the various players; and it does draw the line, to satisfy Mr. Flis. I know one could go and look at a lot of other organizations that are indirectly involved, and I agree with him, you have to draw the line, but my subamendment draws the line at other organizations directly involved in the handling, shipment and transpor-

[Traduction]

main pour rappeler aux membres du comité que passer par (a) (h) et (c) peut travailler contre les opérations des récoltes spéciales.

Je crois qu'un des principes fondamentaux élaborés par le ministre lorsqu'il a mis ce processus en marche était d'encourager la diversification et d'élargir la base agricole de l'ouest du Canada. S'il en est ainsi, je crois que cet amendement est très opportun. Je crois qu'il y va de plus que des groupes d'intérêts. Ils sont des participants actifs.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, si M. Hargrave refuse d'intégrer cela à son amendement, je proposerai un sous-amendement.

Je propose que cet amendement soit amendé par l'insertion . . .

M. Flis: M. Benjamin prouve ce que je disais quant à ouvrir les grandes portes.

M. Benjamin: Cela limite vraiment.

Je propose que l'amendement soit amendé par l'insertion après le mot "industrie", des mots:

ou d'autres organisations engagées dans la manutention, l'expédition et le transport du grain.

Le président: Pourquoi ne pas utiliser les mots qui font partie du titre du projet de loi?

M. Benjamin: C'est bien, si ça vous va.

Le président: Eh bien, c'est cohérent, au moins.

M. Benjamin: Je veux amender le titre plus tard, de toute façon.

Monsieur le président, parlant de mon amendement, je crois que plusieurs problèmes potentiels pourraient être évités si tous les intervenants de l'opération étaient engagés dans la consultation. Lorsque ce Comité se réunira, il devra examiner tous les aspects de la manutention, de l'entreposage, de l'expédition et du transport du grain. Cela veut dire que ceux qui sont employés devraient aussi avoir l'occasion d'y être à titre d'observateurs afin de faire une contribution. L'expérience passée a démontré qu'à plusieurs occasions, depuis le temps du premier wagon à grain ou du premier magnat du transport, Roy Milner dans les années 1950, je crois, les employés ont aussi contribué un apport positif à ce genre de système de répartition des wagons d'une façon équitable et appropriée, et de leur usage approprié. Ils ont apporté des idées positives pendant les années 1950 et 1960. Je crois que tous les intervenants de ce système devraient avoir l'occasion d'apporter leurs idées.

Cela peut également éviter tout conflit ouvrier possible. C'est une autre ouverture à la participation maximum de tous les intervenants; et cela trace une ligne, pour satisfaire M. Flis. Je sais qu'on pourrait prendre beaucoup d'autres organisations en considération qui sont engagées indirectement, et je suis d'accord avec lui que nous devons établir une limite, mais mon sous-amendement inclut les autres organisations engagées

[Text]

tation of grain. And it may not just be employee organizations; there may be others. I cannot think of any at the moment, but there might well be.

And a situation may arise at a given time—the transportation committee may want to discuss a problem they are having re downtown Vancouver and the ports and the facilities on both sides of Burrard Inlet. They may want to hear from the longshoremen and the grain handlers and the railway brotherhoods regarding a particular problem. This provides an avenue for them to do so without having to go into extra, out-of-scope meetings with them, and consultations. This provides an opportunity for them to be involved.

The Chairman: Okay. I will put the amendment; I will read it as it is amended.

Mr. Benjamin: Subamendment.

The Chairman:

... and the minister may invite a representative of the specialty crops industries or other organizations directly involved in the transportation, shipping and handling of grain to attend all or any meetings of the Committee as ...

I would think we would have to take out “an” and put in “observers”—as observers.

Mr. Flis: I will pass, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Lefebvre.

Mr. D. Lefebvre: Just a general comment, Mr. Chairman. I think the word “invite” may cause some difficulty, because the minister is not necessarily aware of meetings, he is not necessarily aware of the agenda of each meeting of the committee. Maybe we should have the same word as is now in 3, the word “appoint”. Otherwise, it seems to me to be logical that within the bill we would need to have some mechanism whereby the minister is personally aware in due course before each meeting of the agenda of each meeting; that sort of thing.

The Chairman: We just used “may invite” in the previous one.

Mr. Mazankowski: Upon representations by a group from the specialty crops, he may decide to invite them for a year—say that you are free to attend any or all meetings for a period of a year, or it may be a blanket invitation that they may go at their own discretion. I think the word “invite” really has the right connotation here, because they are not an integral part of the grain committee, but only to monitor the proceedings from their standpoint and perhaps to offer any assistance or suggestions as may relate to their particular industry.

I would like to know from Mr. Benjamin, while I have the floor, if he could specify what other groups and organizations he has in mind. He mentioned the unions, the longshoremen, and the grain handlers. Can he think of any others?

[Translation]

directement dans la manutention, l'expédition et le transport du grain. Et il ne s'agit pas seulement d'organisations d'employés; il peut y en avoir d'autres. Je ne peux penser à aucune en ce moment, mais il peut très bien y en avoir d'autres.

A un moment donné, une situation peut émerger—le Comité du transport peut vouloir discuter d'un problème qu'ils ont avec le centre-ville de Vancouver et les ports et les installations de chaque côté du Burrard Inlet. Ils peuvent vouloir entendre les débardeurs, les manutentiers de grain et les fraternités du chemin de fer sur un problème précis. Cet amendement leur offre cette possibilité sans avoir à organiser des réunions ou des consultations spéciales. Cela leur fournit une occasion de s'engager.

Le président: C'est bien. Je mettrai l'amendement. Je le lirai tel qu'il a été amendé.

M. Benjamin: Sous-amendement.

Le président:

... et le ministre peut inviter un représentant des industries des récoltes spéciales ou d'autres organisations engagées directement dans le transport, l'expédition et la manutention du grain à assister à n'importe quelle ou à toutes les réunions du comité à titre ... »

Je crois que nous devrions enlever «un» et ajouter «observateurs»—à titre d'observateurs.

M. Flis: Je passe, monsieur le président.

Le président: Monsieur Lefebvre.

M. D. Lefebvre: Un commentaire général, monsieur le président. Je crois que le mot «inviter» peut créer des difficultés parce que le ministre n'est pas nécessairement au courant des réunions, il n'est pas nécessairement au courant de l'ordre du jour de chaque réunion du comité. Nous pourrions peut-être utiliser le même mot que dans 3, le mot «nommer». Autrement, il me semble logique de prévoir dans le Projet de loi un mécanisme par lequel le ministre serait tenu au courant personnellement et avant chaque réunion, de l'ordre du jour de chaque réunion; ce genre de choses.

Le président: Nous avons utilisé «peut inviter» dans l'amendement précédent.

M. Mazankowski: Sur la demande d'un groupe de récoltes spécialisées, il peut décider de les inviter pour un an—disons que vous êtes libres d'assister à toutes les réunions pendant une période de un an, ou ce peut être une invitation globale à laquelle ils peuvent répondre à leur convenance. Je crois que le mot «inviter» porte la nuance juste ici parce qu'ils ne font pas partie du comité du grain, mais sont seulement invités à assister aux procédures de leur point de vue et peut-être à offrir toute aide ou suggestion qui auraient trait à leur industrie particulière.

Pendant que j'ai la parole, j'aimerais demander à M. Benjamin s'il pourrait préciser quels autres groupes ou organisations il a à l'esprit. Il a mentionné les syndicats, les débardeurs et les manutentiers de grain. En voit-il d'autres?

[Texte]

Mr. Benjamin: I was trying to. I was thinking mainly of the employees of five or six different groups—seamen, longshoremen, grain handlers, railway brotherhoods.

To add to Mr. Mazankowski's remarks, the committee itself may want to ask the minister to invite some one or more people to sit as an observer from the specialty crops or from any of these other organizations I have mentioned. They may want to invite a "rep" from the trucking industry or something else. I am trying to think of others, but the committee itself may want to ask the minister to invite . . .

• 1440

The Chairman: Address the Chair, please.

Mr. Reid.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Mr. Chairman, on that point, what is proposed here is quite different from what Mr. Benjamin wants. If Mr. Benjamin wants that, then let us move an amendment to Clause 11 which allows the committee to invite outsiders to their meetings as required. But this one has to stand on its own feet.

What we are trying to do here, according to Mr. Mazankowski's motion, is basically to add somebody . . .

The Chairman: No, it is Mr. Hargrave's motion.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): —Mr. Hargrave's motion—is to add somebody as an observer to represent all those people who are outside the crew that is going to have control.

The Chairman: All those producers.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): All those producers who are not represented on that committee; and I think that is a legitimate . . .

The Chairman: Well, I think we can go around the mulberry bush on this forever.

Mr. Benjamin: I am sorry. I am talking here about status, the status as an observer. The bill says "an Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain". Now, do not tell me that the seamen and the longshoremen and the grain handlers and the railway brotherhoods do not have a role to play in the transportation, shipping and handling of western grain, and the status of an observer for a specialty crop organization and the status of an observer for employees in these different aspects of the title of the bill surely are perfectly proper.

The committee itself will draw on any and all expertise it sees fit. Whether it is a consultant or a statistician, or in any area of this, they will do that in any event. But I was looking at this on the basis of some non-voting status with the committee.

I agree with Mr. Hargrave's amendment that the specialty crops people should be able to be invited as an observer, which provides them with a status, and I think the same thing should apply to these other organizations that I have mentioned.

[Traduction]

M. Benjamin: J'essayais d'en trouver d'autres. Je pensais surtout aux employés de cinq ou six groupes—marins, débardeurs, manutentiers de grain, fraternité des chemins de fer.

Pour compléter les remarques de M. Mazankowski, le comité lui-même peut vouloir demander au ministre d'inviter une ou plusieurs personnes à être présentes à titre d'observateur des récoltes spéciales ou des autres groupes que j'ai mentionnés. Ils peuvent vouloir inviter un représentant de l'industrie du transport routier ou autre. J'essaie de penser à d'autres, mais le Comité lui-même peut demander au ministre d'inviter . . .

Le président: S'adresser au président s'il vous plaît.

Monsieur Reid.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Sur ce point, monsieur le président, ce qui est proposé ici est très différent de ce que veut M. Benjamin. Si M. Benjamin veut cela, proposons alors un amendement à la disposition 11 qui permettrait au Comité d'inviter des personnes extérieures à leurs réunions au besoin. Mais celui-ci doit se tenir sur ses deux pieds.

Ce que nous essayons de faire ici selon M. Mazankowski, revient fondamentalement à ajouter quelqu'un . . .

Le président: Non, c'est la proposition de M. Hargrave.

M. Reid (Kenora—Rainy River): . . . la proposition de M. Hargrave . . . est d'ajouter quelqu'un à titre d'observateur pour représenter toutes les personnes qui ne font pas partie du groupe qui aura le contrôle.

Le président: Tous ces producteurs.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Tous ces producteurs qui ne sont pas représentés au Comité, et je crois que c'est légitime . . .

Le président: Eh bien, je crois que nous pouvons tourner autour de cette question longtemps.

M. Benjamin: Je m'excuse. Je parle ici de statut, du statut d'un observateur. Le projet de loi dit: «une loi pour faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest». Maintenant, ne me dites pas que les marins, les débardeurs, les manutentiers de grain et les fraternités de chemins de fer n'ont pas un rôle à jouer dans le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'ouest, et le statut d'observateur pour une organisation de récolte spéciale et le statut d'observateur pour les employés de ces divers aspects du titre du projet de loi sont sûrement opportuns.

Le Comité lui-même choisira la ou les compétences qu'il croira pertinentes. Que ce soit un conseiller ou un statisticien, ou dans n'importe quel secteur, ils feront cela en tout cas. Mais je pensais à cela comme d'un statut n'ayant pas droit de vote au Comité.

Je suis d'accord avec l'amendement de M. Hargrave que les représentants des récoltes spéciales puissent être invités comme observateurs, ce qui leur confère un statut, et je crois que la

[Text]

The Chairman: The question, then, is on the subamendment that the amendment be amended immediately after the word "industry" by adding the words "or other organizations directly involved in the transportation, shipping and handling of grain".

Mr. Hargrave: Could we have a recorded vote, please?

Subamendment negated: yeas 3; nays 6.

The Chairman: The question now is upon the amendment proposed by Mr. Hargrave that Clause . . .

Mr. Kroeger: Mr. Chairman.

The Chairman: Yes, Mr. Kroeger.

Mr. Kroeger: Mr. Chairman, just before the committee makes a decision about Mr. Hargrave's amendment, I think we have found some wording here that might get around the difficulty that I identified earlier about what is a specialty crop. The wording will have the same effect, I hope, as what Mr. Hargrave had in mind. It will involve splitting Clause 10(3): "The Minister may appoint a person as his representative"—that is 3.(a). Then 3.(b): "A person who in his opinion represents the producer of crops in the Western Division for the shipment of which a Canadian Wheat Board permit book is not required".

• 1445

Mr. Hargrave: If it has to be done, Mr. Chairman, I suppose it has to be done, but . . .

Mr. Mazankowski: Could you just read that again, Mr. Kroeger, please?

Mr. Kroeger: Yes.

. . . who, in his opinion, represents the producers of crops in the western division, for the shipment of which a Canadian Wheat Board permit book is not required.

We think that captures the specialty crops and removes some ambiguity. But the intent is to do exactly what Mr. Hargrave had in mind.

The Chairman: Could the clerk have that phrasing please, Mr. Kroeger?

Mr. Flis: Could we have the (a) subclause of that again, Mr. Chairman?

The Chairman: Yes. Just as soon as I get it here. I am not putting the question now.

Clause 10.(3) would then read:

The minister may appoint a representative to attend all or any meetings of the committee: (a) a person as his representative; (b) a person who, in his opinion, represents the producers of crops in the western division for the shipment of which a Canadian Wheat Board permit book is not required.

Mr. Benjamin: As observers.

[Translation]

même chose devrait être faite pour les autres organisations que j'ai mentionnées.

Le président: La question touche donc le sous-amendement que l'amendement soit amendé immédiatement après le mot «industrie», en ajoutant les mots «ou d'autres organisations engagées directement dans le transport, l'expédition et la manutention du grain».

M. Hargrave: Pourrions-nous prendre un vote enregistré, s'il vous plaît?

Sous-amendement rejeté: oui 3; non 6.

Le président: La question se porte maintenant sur l'amendement proposé par M. Hargrave à l'effet que la disposition . . .

M. Kroeger: Monsieur le président.

Le président: Oui.

M. Kroeger: Monsieur le président, avant que le Comité ne prenne une décision sur l'amendement de M. Hargrave, je crois que nous avons trouvé un libellé qui résoudrait le problème que j'ai mentionné plus tôt sur ce qu'est une récolte spéciale. Le libellé aura, j'espère, le même effet que ce à quoi pense M. Hargrave. Il impliquera le division de la disposition 10(3): «Le ministre peut nommer une personne pour le représenter» c'est là 3.(a). Ensuite, 3.(b): Une personne qui à son avis, représente le producteur de récoltes de la Division de l'ouest, pour l'expédition desquelles un permis de la Commission canadienne du blé n'est pas nécessaire.

M. Hargrave: Si on doit le faire, monsieur le président, je suppose qu'on doit le faire, mais . . .

M. Mazankowski: Monsieur Kroeger, pourriez-vous relire cela, s'il vous plaît?

M. Kroeger: Oui.

qui, à son avis, représente le producteur de récoltes dans la division de l'Ouest, pour l'expédition desquelles un permis de la Commission canadienne du blé n'est pas nécessaire.

Je crois que cela fait le tour des récoltes spéciales et résout certaines ambiguïtés. Mais l'idée est de faire précisément ce que voulait M. Hargrave. s'il vous plaît, monsieur Kroeger?

Le président: Est-ce que le greffier pourrait prendre ce libellé, s'il vous plaît, M. Kroeger?

M. Flis: Pourrions-nous avoir lecture de la sous-disposition (a) encore une fois, monsieur le président?

Le président: Oui. Aussitôt que je l'aurai. Je ne pose pas la question maintenant.

Disposition 10(3) énoncerait alors:

Le ministre peut nommer un représentant pour assister à n'importe quelle ou à toutes les réunions du Comité: a) pour le représenter; b) une personne qui, à son avis représente le producteur de récoltes dans la Division de l'Ouest, pour l'expédition desquelles un permis de la Commission canadienne du blé n'est pas nécessaire.

M. Benjamin: À titre d'observateurs.

[*Texte*]

The Chairman: No. That is already there.

Mr. Flis: That sounds like two representatives.

The Chairman: Mr. Lefebvre, please.

Mr. D. Lefebvre: Mr. Chairman, it could read:
The minister may appoint

(a) a person as his representative and,

(b) a person who represents these people; to attend all or any meetings of the committee as an observer.

The Chairman: All right. Does that suit you, Mr. Hargrave?

Mr. Hargrave: Yes.

The Chairman: Mr. Kroeger.

Mr. Kroeger: Mr. Chairman, we have a problem that I had not been aware of until a minute ago. It is of particular interest to Mr. Hargrave. An official of the Department of Agriculture who is attending this session points out that such wording does not cover soft white spring wheat.

The Chairman: But that is covered under "wheat".

Mr. Kroeger: It is covered under "wheat".

Mr. Hargrave: As long as there is an assurance. But my feeling on that, Mr. Chairman, to Mr. Kroeger, is that up until now, even though that provision was in there in Schedule I, I think it is fair to say they were a neglected producer group. It was the emphasis that I was looking for.

Mr. Kroeger: Yes.

The Chairman: I may be off the topic, but I cannot see how soft white spring wheat could not be classified as "wheat".

Mr. Mazankowski: Well, wild oats is not classified as oats. Some of us grow it commercially.

The Chairman: I know. And some sow it, too, Mr. Mazankowski. But you should be beyond that stage.

Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, if Mr. Kroeger is bothered by the interpretation of "specialty crops"—and I can share that concern somewhat—could we not then add in the interpretation clause a definition for "specialty crops" which would make the amendment of Mr. Hargrave perhaps more appropriate?

Second, I would like to ask Mr. Thompson, our committee counsel, whether he sees any difficulty with regard to the wording that has been suggested by Mr. Kroeger in terms of fulfilling the objective of Mr. Hargrave under his amendment.

Mr. Thompson: No; except that the reference to crops is very wide. I wonder if it might not encompass some things accidentally which are not intended. It is a little bizarre to suggest this, but are there other crops grown in that whole area that really have no relationship to this legislation?

[*Traduction*]

Le président: Non. C'est déjà là.

M. Flis: Cela a l'air de deux représentants.

Le président: Monsieur Lefebvre, s'il vous plaît.

M. D. Lefebvre: Monsieur le président, on pourrait dire:
Le ministre peut nommer

(a) une personne pour le représenter et,

(b) une personne qui représente ces gens; pour assister, à titre d'observateur, à n'importe quelle ou à toutes les réunions du Comité.

Le président: C'est bien. Cela vous convient-il, monsieur Hargrave?

M. Hargrave: Oui.

Le président: Monsieur Kroeger.

M. Kroeger: Monsieur le président, nous avons un problème dont je n'étais pas conscient il y a une minute. Il intéressera particulièrement M. Hargrave. Un représentant du ministère de l'Agriculture qui assiste à cette réunion fait remarquer que ce libellé exclut le blé tendre blanc de printemps.

Le président: Mais il est inclu sous «blé».

M. Kroeger: Il est inclu sous «blé».

M. Hargrave: Du moment qu'il y a une garantie. Pour répondre à M. Kroeger, monsieur le président, je crois que, jusqu'à maintenant, même si cette mesure était contenue dans l'Annexe I, je crois qu'il est juste de dire que ce groupe de producteurs était négligé. C'est là le genre d'insistance que je cherchais.

M. Kroeger: Oui.

Le président: Je suis peut-être en dehors du sujet, mais je ne vois pas comment le blé tendre de printemps ne serait pas classifié comme «blé».

M. Mazankowski: Eh bien, la folle avoine n'est pas classifiée comme avoine. Certains d'entre nous la cultivent commercialement.

Le président: Je sais. Certains la sèment aussi. Mais vous devriez être au-delà de ce stage.

Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, si M. Kroeger est inquiet de l'interprétation de «récoltes spéciales», et je partage quelque peu cette inquiétude, ne pourrions-nous pas ajouter une clause interprétative pour définir «récoltes spéciales», ce qui rendrait l'amendement de M. Hargrave peut-être plus pertinent?

Ensuite, j'aimerais demander ?? M. Thompson, le conseiller du Comité, s'il voit des inconvénients quant au libellé suggéré par M. Kroeger pour ce qui est de réaliser l'objectif de M. Hargrave quant à cet amendement.

M. Thompson: Non; sauf que la référence aux récoltes est très larg??. Je me demande si cela ne pourrait pas englober certaines choses, accidentellement, que nous n'avions pas l'intention d'inclure. Il est un peu étrange de suggérer cela,

[Text]

[Translation]

mais y a-t-il d'autres récoltes dans toute cette région qui n'aient aucun rapport avec cette loi?

• 1450

The Chairman: Are you thinking of marijuana?

Mr. Thompson: Well, whatever provides a good cashflow, I guess. But other than that, I think it is a very neat way to achieve these objectives.

Mr. Mazankowski: The proposal that has been advanced by Mr. Kroeger?

Mr. Thompson: Yes, I think it is good.

Mr. Mazankowski: Thank you.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: The wording "for which a Canadian Wheat Board permit is not required" then provides status for specialty crop producers that was turned down by the committee.

The Chairman: No, it has not been turned down.

Mr. Benjamin: Wait a minute; I will put it this way.

The Chairman: It was your subamendment.

Mr. Benjamin: No, no, but earlier in the proceedings of the committee, I forget whether it was turned down or ruled out of order when efforts were made to put these other crops in the definition, such as field beans, field peas, forage seeds and mustard seeds.

The Chairman: But that is an entirely different situation.

Mr. Benjamin: It is not going to be recognized there, but it will be recognized here. Now, is there not some inconsistency in...

The Chairman: No. What was being attempted before was the addition of crops. This is simply adding an observer to the Senior Grain Transportation Committee. That is not even comparing apples and oranges; that is comparing harvesting wild oats and sowing them, I guess.

Mr. Benjamin: I am not complaining; I am just asking. I was not complaining, just asking.

The Chairman: Now then, does that suit you, Mr. Hargrave?

Mr. Hargrave: Yes.

The Chairman: So are you prepared, with the consent of the committee, to withdraw your amendment...

Mr. Benjamin: And substitute the other one.

The Chairman: —and substitute...? All right, thank you.

Now then, that would mean that Clause 10.(3) on page 6, lines 1 to 3, would be deleted and the following substituted therefor: The Minister may appoint a representative...

Would you read that again, Mr. Lefebvre, please, as it should be read?

Le président: Pensez-vous à la marijuana?

M. Thompson: Eh bien, n'importe quoi qui amènerait un bon revenu, je crois. Mais à part cela, je crois que c'est une bonne façon de réaliser ces objectifs.

M. Mazankowski: La proposition faite par M. Kroeger?

M. Thompson: Oui, je crois qu'elle est bonne.

M. Mazankowski: Merci.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Le libellé 'pour l'expédition desquelles un permis de la Commission canadienne du blé n'est pas nécessaire' confère le statut qui a été refusé aux producteurs de récoltes spéciales par le Comité.

Le président: Non, il n'a pas été rejeté.

M. Benjamin: Attendez un instant; je le dirai autrement.

Le président: C'était votre sous-amendement.

M. Benjamin: Non, non, mais plus tôt dans les délibérations du Comité, j'ai oublié s'il a été rejeté ou déclaré contraire au Règlement, lorsqu'on a tenté d'inclure ces autres récoltes dans la définition, comme les fèves des champs, les pois des champs, les graines fourragères et les graines de moutarde.

Le président: Mais c'est là une situation complètement différente.

M. Benjamin: Elle ne sera pas reconnue là, mais elle sera reconnue ici. N'y a-t-il pas de l'inconséquence dans...

Le président: Non. Plus tôt, on essayait d'ajouter des récoltes. Il s'agit simplement ici d'ajouter un observateur au Comité supérieur du transport du grain. Cela n'est même pas comparer des pommes et des oranges; c'est comparer la récolte de la folle avoine au fait de la semer, je suppose.

M. Benjamin: Je ne me plains, je demande seulement. Je ne me plaignais pas, je demandais.

Le président: Maintenant cela vous convient-il, monsieur Hargrave?

M. Hargrave: Oui.

Le président: Êtes-vous prêt, avec le consentement du Comité, à retirer votre amendement...

M. Benjamin: Et y substituer l'autre.

Le président: ... et substituer...? C'est bien, merci.

Bon, cela voudrait dire que les lignes 1 à 3 de la disposition 10.(3) de la page 6 seraient éliminées pour être remplacées par les suivantes: Le ministre peut nommer un représentant...

Pourriez-vous le relire, tel qu'il sera libellé, s'il vous plaît, monsieur Lefebvre.

[Texte]

Mr. D. Lefebvre: Just the beginning, Mr. Chairman, because you have the amendment per se. But after the word "appoint" in the first line: "The Minister may appoint" . . .

The Chairman: Yes.

Mr. D. Lefebvre: —“(a) a person as his representative” . . .

The Chairman: As his representative.

Mr. D. Lefebvre: —and . . .

The Chairman: And

(b) a person who in his opinion represents the producers of crops in the western division for the shipment of which a Canadian Wheat Board permit is not required.

Mr. D. Lefebvre: That is the end of (b), and you go to the margin: “to attend” . . .

The Chairman: “to attend all or any meetings of the committee as an observer.”

All right, is that clear? That is moved by Mr. Hargrave.

Mr. Benjamin: Mr. Hargrave is moving even the sowing of wild oats, with consent.

The Chairman: Mr. Thompson.

Mr. Thompson: Well, they are a product.

The Chairman: Order. Enough of that.

Mr. Thompson: I have one small point. Should the expression “an observer” at the end be “an observer” or “as observers”?

The Chairman: It is “as observers”, right. That is what is here. I read it wrong.

The Clerk: Then the first amendment was withdrawn with unanimous consent?

The Chairman: Yes, it was. Clause 10.(3) is deleted and the new clause substituted therefor.

Amendment agreed to.

The Chairman: It was moved by Mr. Hargrave.

Clause 10 as amended agreed to.

On Clause 11

The Chairman: I now call Clause 11:

11. The Committee may establish subcommittees and make rules for the conduct of its affairs and the recording of its proceedings.

Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: I have an amendment, Mr. Chairman, that Bill C-155 be amended in Clause 11, page 6, by inserting on line 5 after the word “committees” the following thereto: “as well as technical committees”.

[Traduction]

M. D. Lefebvre: Seulement le début, monsieur le président, parce que vous avez l'amendement en soi. Mais après les mot 'nommer' de la première ligne: 'le ministre peut nommer' . . .

Le président: Oui.

M. D. Lefebvre: . . . «a) une personne pour le représenter» . . .

Le président: Pour le représenter.

M. D. Lefebvre: . . . et . . .

Le président: Et

b) une personne qui, à son avis, représente les producteurs de récoltes de la Division de l'Ouest, pour l'expédition desquelles un permis de la Commission canadienne du blé n'est pas nécessaire.

M. D. Lefebvre: C'est la fin de b), et vous allez à la marge: «pour assister» . . .

Le président: 'pour assister, à titre d'observateur, à n'importe quelle ou à toutes les réunions du Comité.

C'est bien, est-ce clair? Cela est proposé par M. Hargrave.

M. Benjamin: M. Hargrave propose même la semence de la folle avoine, avec consentement.

Le président: Monsieur Thompson.

M. Thompson: Eh bien, c'est un produit.

Le président: À l'ordre. C'est assez.

M. Thompson: J'ai une petite question. L'expression «à titre d'observateur», à la fin, ne devrait-elle pas être au pluriel 'à titre d'observateurs'?

Le président: C'est «à titre d'observateur», exact. C'est ce que j'ai ici. Je l'ai mal lue.

Le greffier: Ainsi, le premier amendement a été retiré à l'unanimité?

Le président: Oui. La disposition 10.(3) est éliminée et remplacée par la nouvelle disposition.

Amendement adopté.

Le président: Il a été proposé par M. Hargrave.

La disposition 10 telle qu'amendée est adoptée.

Sur la disposition 11.

Le président: La disposition 11 est maintenant mise en délibération:

11. Le Comité peut établir des sous-comités et élaborer des règles pour la conduite de ses affaires et l'enregistrement de ses délibérations.

Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: J'ai un amendement, monsieur le président, à l'effet que le projet de loi C-155 soit amendé dans sa disposition 11, à la page 6, en ajoutant à la ligne 5, après le mot 'comités', les mots suivants: 'de même que des comités techniques'.

[Text]

• 1455

Mr. Chairman, this was a suggestion that was advanced by both the Government of Alberta and Unifarm. Having regard to the fact that much of the work that will be carried on by the Senior Grain Transportation Committee will be highly technical in nature, will be utilizing costing data and performance and utilization and efficiency standards, it would seem to me very important explicitly to specify the need for technical committees and the need to include the attendance of professional advisers and technical staff employed by organizations who may or may not have representation on the Senior Grain Transportation Committee, and also to ensure that the committee would have the freedom not only to attain these people but to pay for any services they would perform on their behalf.

I think it would also be important that these technical committees would really have the same terms of reference in their powers as the committee itself. So it really would be an extension, an arm, of the Senior Grain Transportation Committee looking at specific technical items that would arise from time to time and that would have to be considered.

The Chairman: Mr. Lefebvre.

Mr. D. Lefebvre: Do I understand, Mr. Chairman, that the members of the technical committees would not be members of the Senior Grain Transportation Committee? It is not a subcommittee?

Mr. Mazankowski: No, not necessarily. It really would be a committee that could be comprised of members of the Senior Grain Transportation Committee, but also of outside people, such as consultants and technical staff who would be expert in their field, to discharge the responsibilities that they have been given under Clause 12.

The Chairman: That raises a question of the acceptability of the amendment, then, Mr. Mazankowski, because it incurs additional expenditures, it would seem to me, and that would put us outside the . . .

Mr. Mazankowski: If you are saying that this Senior Grain Transportation Committee is not going to have the power to hire expert advice and outside . . .

The Chairman: I am not saying; I am asking.

Mr. Mazankowski: Then it really is not going to perform much of a useful role. I think it goes without saying that they will have that power.

The Chairman: I want Mr. Kroeger to comment on that.

Mr. Kroeger: The bill as structured does not provide authority to the Senior Grain Transportation Committee as such to engage experts or to commission studies. The way that would be expected to work is that those costs would be paid for out of the administrator's budget. In Clause 17.(1) there is provision indeed for the administrator, with the concurrence of the committee, to carry out studies on any matters related to etc., etc.

[Translation]

Monsieur le président, c'était une suggestion avancée par le gouvernement de l'Alberta et Unifarm. Étant donné que la plus grande partie du travail que fera le Comité du transport du grain sera très technique, et qu'il utilisera les données sur les coûts et le rendement ainsi que les normes d'utilisation et d'efficacité, il me semble qu'il faudrait clairement préciser le besoin de comités techniques et la nécessité d'inclure des conseillers professionnels et un personnel technique au service d'organismes qui peuvent être ou ne pas être représentés auprès du Comité du transport du grain. Il faudrait aussi s'assurer que le Comité ait la liberté, non seulement d'«attirer» ces personnes, mais aussi de les dédommager des services qu'elles lui rendraient.

Je pense aussi qu'il serait important que ces comités techniques aient les mêmes mandats que le Comité. Ce serait un prolongement, une ramification en somme, du Comité, chargé des questions tout à fait techniques qui se présenteraient de temps à autre et qu'il faudrait examiner.

Le président: Monsieur Lefebvre.

M. D. Lefebvre: Dois-je comprendre, monsieur le président, que les membres des comités techniques ne seraient pas membres du Comité du transport du grain? Ne s'agit-il pas d'un sous-comité?

M. Mazankowski: Non, pas nécessairement. À vrai dire, il s'agirait d'un comité qui pourrait être composé de membres du Comité supérieur du transport du grain, mais qui pourrait également comprendre des personnes de l'extérieur, comme par exemple, des experts-conseils et du personnel technique, spécialistes dans leur domaine, pour s'acquitter des responsabilités qui leur reviennent en vertu de l'article 12.

Le président: D'où la question de l'acceptabilité de l'amendement, monsieur Mazankowski, car il me semble qu'il occasionne des dépenses supplémentaires, ce qui nous mettrait . . .

M. Mazankowski: Si vous dites que le Comité du transport du grain n'aura pas le pouvoir d'engager des spécialistes et du personnel de l'extérieur . . .

Le président: Je ne dis rien. Je demande simplement.

M. Mazankowski: Il ne sera donc pas vraiment utile. Je pense qu'il va sans dire qu'il aura ce pouvoir.

Le président: Je voudrais que M. Kroeger donne son avis à ce sujet.

M. Kroeger: Tel qu'il est, le projet de loi ne donne aucun pouvoir au Comité pour employer des spécialistes ou pour mener des études. Pour que tout fonctionne, il faudrait que le budget de l'administrateur assume les coûts. L'article 17.(1) prévoit que l'administrateur, avec le consentement du Comité, peut mener des études sur les questions afférentes au, etc. etc.

[Texte]

The Chairman: I rule it in order, then.

Mr. Kroeger: So in that sense studies and commissioning reports and this kind of thing could be taken care of. Forming technical committees, which I take it might not have membership from the Senior Grain Transportation Committee, gets us into more of a grey area.

Mr. Mazankowski: But could.

Mr. Kroeger: Could.

The Chairman: But Mr. Kroeger, if the administrator has the power to carry out studies, then that implies that he also has the authority to hire experts to do that, does it not?

Mr. Kroeger: That is correct.

The Chairman: So I would say the amendment is in order.

• 1500

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, the Senior Grain Transportation Committee has that same authority under Clause 12.

The Chairman:

... its own initiative... advise and make recommendations... as the case may be... performance objectives... measures...

Yes, I think you are right, Mr. Mazankowski; I think they would have, because they might have to engage people to...

Mr. Mazankowski: The point I am making, Mr. Chairman, is that surely you will not expect this committee to have the technical expertise to delve into costing reviews... and they are asked to establish performance objectives and awards and sanctions, and to measure efficiencies, and a whole host of what I would consider to be very highly technical items. These people are representatives; they have other jobs; they have other purposes. This is a policy and advisory body that will oversee the future of the development or evolution of the grain handling and transportation system in Canada, and if they are not going to have the authority to engage an expert staff and consultants, then really I quite frankly cannot see how they can discharge their job.

The Chairman: On the basis of Clause 17 at least, I would rule the amendment in order.

Mr. Mayer: Mr. Chairman, could I...

The Chairman: Yes, Mr. Mayer.

Mr. Mayer: —raise a point of order, or seek your clarification or guidance or wisdom or whatever supreme... you have vested in you as a chairman? Perhaps at a later date I could ask some general questions along the lines of what amendment would be acceptable on the basis of constituting additional expense, because we get into an area where almost anything you do technically can be classified as increasing expense.

The Chairman: From a general point of view, I can only say anything that obviously increases expenses; from a specific

[Traduction]

Le président: Je décide donc qu'il est dans les règles.

M. Kroeger: Donc, dans ce sens, on pourrait entreprendre des études, des rapports et autres. Former des comités techniques qui, d'après ce que je comprends, n'auraient pas de membres du Comité, nous entraîne dans la grisaille.

M. Mazankowski: Mais pourrait.

M. Kroeger: Pourrait.

Le président: Mais, monsieur Kroeger, si l'administrateur peut mener des études, cela veut dire qu'il peut aussi engager des spécialistes pour le faire, non?

M. Kroeger: C'est exact.

Le président: Je dirai donc que l'amendement est dans les règles.

M. Mazankowski: Monsieur le président, le Comité du transport du grain a le même pouvoir aux termes de l'article 12.

Le président:

... de sa propre initiative... conseiller et faire des recommandations... selon le cas... les objectifs de résultat... les mesures...

Oui, je crois que vous avez raison monsieur Mazankowski. Je pense qu'il l'aurait, car il pourrait engager des personnes pour...

M. Mazankowski: Ce que je veux dire, monsieur le président, c'est que vous ne pouvez pas attendre à ce que le Comité engage des spécialistes pour fouiller dans les analyses des coûts... et on lui demande d'établir des objectifs de résultats, des primes, des sanctions et des mesures visant à augmenter l'efficacité et toute une foule de choses que j'estime être des questions très techniques. Ces personnes sont représentatives; elles ont d'autres emplois, d'autres objectifs. Il s'agit d'un corps de politique et de conseil qui aura l'oeil sur l'avenir du développement ou de l'évolution du système de manutention et de transport du grain du Canada et, s'il ne peut pas engager un personnel spécialisé et des experts-conseils, je ne vois vraiment pas comment il peut s'acquitter de ses fonctions.

Le président: Selon les dispositions de l'article 17 au moins, je dirais que l'amendement est dans les règles.

M. Mayer: Monsieur le président, pourrais-je...

Le président: Oui, monsieur Mayer?

M. Mayer: ... soulever une question de Règlement ou vous demander un éclaircissement ou un conseil ou votre sagesse ou quoi que ce soit... qui vous donne autorité en qualité de président? Il se peut que, plus tard, je pose des questions d'ordre général, à savoir quel amendement serait acceptable pour constituer une dépense supplémentaire, car nous abordons un domaine où presque tout ce que vous faites en théorie peut être considéré comme dépense croissante.

Le président: D'un point de vue général, je peux dire tout ce qui accroît les dépenses. D'un point de vue plus précis, je ne

[Text]

point of view, I can only deal with them as they arise, and I would not guess at what they might be.

Mr. Mayer: But surely we have to allow on . . .

The Chairman: Adding crops, for instance; additional crops.

Mr. Mayer: Okay, that is an entirely different thing from what we are talking about as far as administration is concerned. I would just ask a question. If we propose amendments or the committee proposes amendments that through administration may increase the cost but seek to elaborate and fulfil the objectives as stated on the front of the bill, surely that cannot be ruled out of order on the basis that it adds cost as far as the government is concerned?

The Chairman: As I said, Mr. Mayer, I can only rule on specific cases.

Mr. Mayer: I realize that, and I appreciate the . . .

The Chairman: In this case I have ruled this one admissible.

Mr. Mayer: Well, I would think that as a general rule things should be in order unless they change the intent of the bill or unless they add on an ongoing basis an additional government commitment above and beyond what we are talking about as administration. We are talking about billions of dollars as far as the government is concerned, and yet we have to be concerned about amendments that would add in some cases a few thousand dollars or maybe even a few hundred dollars in order better to administer and to get better value for the taxpayer's dollar. I just find it incredible, almost, that a small amendment like this would even be considered to be out of order.

The Chairman: All I asked for was clarification to make sure, because . . .

Mr. Mayer: As I said, almost anything you do . . . It costs you money to get out of bed in the morning if you want to get right down and be very technical about it.

The Chairman: It may cost you more if you stay there.

Mr. Mayer: There you go; you highlight the dilemma right there.

The Chairman: Mr. Flis.

Mr. Flis: I guess I need some clarification, Mr. Chairman, because the way I saw this was that the administrator, as mentioned in Clause 17, in concurrence with the committee can set up studies, technical committees, etc. The committee, being an advisory committee, can set up subcommittees from its own expertise. I think we all agreed that we want experts on this committee.

I guess what I do not want to see is a duplication of efforts here where the committee will be investigating something or setting up technical committees for something and the administrator will be doing the same thing. So surely would not the route there be for such technical committees to come through the administrator with the concurrence of the committee?—and maybe Mr. Mazankowski could save his

[Translation]

peux m'en occuper que lorsqu'elles se présentent, et je ne saurais dire à combien elles s'élèvent.

M. Mayer: Nous devons pourtant prévoir . . .

Le président: Ajouter les récoltes, par exemple; les récoltes supplémentaires.

M. Mayer: D'accord. C'est une affaire tout à fait différente dont nous parlons en ce qui touche à l'administration. J'aimerais poser une question. Si nous proposons des amendements ou que le Comité en propose au sujet de l'augmentation des coûts, mais qu'on élabore et qu'on réalise les objectifs énoncés au début du projet de loi, on ne peut pas dire que nous ne sommes pas dans les règles, parce que les coûts sont accrus dans le cas du gouvernement?

Le président: Comme je l'ai dit, monsieur Mayer, je ne peux prendre de décision que dans des cas précis.

M. Mayer: Je comprends et j'apprécie . . .

Le président: Dans le cas présent, j'ai décidé qu'il était admissible.

M. Mayer: J'aurais pensé que, en général, les choses devraient être dans les règles jusqu'à ce qu'elles changent l'intention du projet ou qu'elles ajoutent sur une base permanente l'engagement du gouvernement outre ce dont nous parlons du point de vue administratif. Nous parlons de milliards de dollars du point de vue du gouvernement, et pourtant, nous devons discuter d'amendements qui, dans certains cas, ajouteraient quelques milliers de dollars ou peut-être même quelques centaines de dollars pour mieux administrer le dollar du contribuable en meilleure valeur. Je trouve presque incroyable qu'un petit amendement comme celui-ci ne soit pas dans les règles.

Le président: Tout ce que j'ai demandé, c'est un éclaircissement, parce que . . .

M. Mayer: Comme je l'ai dit, presque tout ce que vous faites . . . Il vous coûte de l'argent pour vous lever le matin, si vous voulez des précisions.

Le président: Il vous en coûte plus si vous restez.

M. Mayer: Bon, vous voilà en train d'exagérer.

Le président: Monsieur Flis.

M. Flis: J'ai besoin d'un éclaircissement monsieur le président, parce que, comme je vois la chose, l'administrateur du comité mentionné à l'article 17, peut, avec le consentement du Comité, mener des études, former des comités techniques, etc. En tant que comité consultatif, il peut mettre sur pied des sous-comités à son gré. Je pense que nous voulons des spécialistes dans ce Comité.

Ce que je ne veux pas voir c'est un doublement d'effort là où le Comité fera une enquête sur quelque chose ou formera des comités techniques pour autre chose alors que l'administrateur fera de même. Est-ce que la voie de tels comités techniques ne croiserait pas celle de l'administrateur avec le consentement du Comité? Peut-être M. Mazankowski daignera-t-il reporter son

[Texte]

amendment for a later date, if he feels that it needs amendment.

[Traduction]

amendement à une date ultérieure s'il pense qu'il y ait amendement?

• 1505

Mr. Mazankowski: That may very well have some merit, but there is, to some extent, a duplication. If you are looking at the duties and functions of the committee versus the administrator there is really, in effect, a duplication there right now. It really depends, I guess, on where you want the action initiated.

M. Mazankowski: Ce peut être bon dans une certaine mesure, mais il y a quand même un double effort. Prenez par exemple les services et les fonctions du Comité par rapport à ceux de l'administrateur et vous verrez qu'il y a en fait une répétition. Tout dépend, bien sûr, d'où vous voulez que le démarrage se fasse.

It would seem to me that the committee, on its own initiative, may undertake certain tasks. In order to do that, it may very well require the acquisition of certain technical groups or consultants. I am not sure whether the committee has to rely on the administrator or vice versa. I think the powers of the committee under Clause 12 would say "on its own initiative" do these certain things. They, in turn, can advance such information to the administrator. This is really the policy-making body and they may very well need that kind of expert advice in order to fulfil a policy objective.

Il se peut, d'après moi, que, de sa propre initiative, le Comité puisse entreprendre quelques tâches. Pour ce faire, il pourrait demander les services de certains groupes techniques ou d'experts-conseils. Je ne sais pas si le Comité doit compter sur l'administrateur et vice versa. Je pense que, selon les dispositions de l'article 12, les pouvoirs du Comité pourraient se lire comme suit: «de sa propre initiative» faire quelque chose. Il pourrait alors communiquer ces renseignements à l'administrateur. C'est vraiment des technocrates et ils peuvent vraiment avoir besoin de ce genre de conseils spécialisés pour atteindre un objectif de politique.

I am not sure whether I would simply want the administrator to be the sole motivator in this particular case, because the administrator gets its power from the minister; it really is an arm of the minister. The committee comprises the representative components of the total system and I think how they see the thing may be somewhat different from how the minister and/or the administrator may see a certain issue. I would hope that there would be close collaboration, but I would think it would be in the best interests to ensure that the committee, which is made up of the representative groups, would have that authority to engage in the establishment of technical committees, as I have suggested.

Je ne sais vraiment pas si je voudrais que l'administrateur soit le seul instigateur dans ce cas particulier, parce qu'il détient son pouvoir du ministre. Le Comité comprend les éléments représentatifs de tout le système, et je pense que la façon dont ils envisagent la chose peut être quelque peu différente de celle du ministre et/ou de l'administrateur. J'espère qu'il y aura une certaine corrélation. Je pense toutefois qu'il serait dans l'intérêt de tous de s'assurer que le Comité puisse former des comités techniques, comme je l'ai suggéré.

The Chairman: Mr. Kroeger.

Le président: Monsieur Kroeger.

Mr. Kroeger: I think I should point out that the kind of operation Mr. Mazankowski just described does, I think, move away from the concept that was sought to be reflected in the bill. It is perhaps getting one closer to that of two parallel organizations.

M. Kroeger: Permettez-moi de signaler que le genre de fonctionnement proposé par M. Mazankowski se sépare du concept qu'on devrait retrouver dans le projet de loi. Il peut se rapprocher de celui de deux organismes parallèles.

There is no provision in this bill for the committee to have its own secretariat, to be able to engage its own staff, to have its own budget, to commission its own studies. None of that is provided for here. If it were, one would, I think, be creating a somewhat different structure from what was originally contemplated.

Le projet de loi ne dit rien au sujet du secrétariat du Comité, d'engager son personnel, d'avoir son budget, de mener ses études. Rien de cela n'est prévu dans le projet. Dans le cas contraire, j'ai l'impression qu'on aurait quelque chose de différent de ce qu'on avait prévu au départ.

On the question of Clause 12 of the bill, I would simply point out that that authorizes the committee to make recommendations. It does not authorize them to have a budget of their own to help them develop those recommendations. The intent, indeed, is that this committee be an advisory one; it would, of course, be entitled to draw on quite a lot of expertise that was in the organizations that were represented, as well as in the personal experience of the individual producers, but the committee is advisory and it is not contemplated that it would have its own budget or its own staff.

Pour ce qui est de l'article 12, je dirai simplement qu'il autorise le Comité à faire des recommandations. En fait, son but est de permettre au Comité d'être consultatif. Il faudrait donc qu'il soit très spécialisé et qu'il puisse engager beaucoup de spécialistes d'organismes représentés, et avoir une expérience des producteurs, mais il n'est que consultatif et on ne le voit pas avoir son propre budget et son propre personnel.

[Text]

The Chairman: The amendment probably might have been better proposed in Clauses 17 or 18. However, it is moved and I have ruled it acceptable on the basis of Clause 17, because this is a committee advisory to the administrator.

I guess we could, again, kick it around all afternoon, but—Mr. Mazankowski, go ahead.

• 1510

Mr. Mazankowski: In the explanatory document that accompanied this bill, Mr. Chairman, with respect to Clause 12, which outlines the duties and functions of the committee which are essentially advisory, the duties are broad and provide powers to the committee for making recommendations on any and all matters relating to grain transportation, but with three areas singled out as being of particular importance: one, performance objectives; two, capacity and efficiency improvements; and three, car allocation.

Now, if you are saying, Mr. Chairman, that they can only rely upon the in-committee expertise available to do that, I really wonder whether they have the resources to fulfil that objective, even in an advisory role.

Mr. Kroeger: It is also contemplated, of course, that there would be a close working relationship between the committee and the GTA, and the GTA would be able . . .

Mr. Mazankowski: But, Mr. Chairman, on their own initiative they can make recommendations to the minister or to the administrator.

Mr. Kroeger: That is right.

Mr. Mazankowski: On their own initiative.

Mr. Kroeger: It does not say they can hire Mr. Banks to help them make those recommendations. It just says they can make recommendations.

Mr. Mazankowski: In a very broad sense.

The Chairman: They are advisory.

Mr. Mazankowski: May I ask the committee counsel to comment on his interpretation of the role of the committee in relation to the administrator, and perhaps he could give me some advice as to whether in fact the objective of establishing technical subcommittees could be achieved under the auspices of the administrator, rather than under the auspices of the committee.

The Chairman: Mr. Thompson.

Mr. Thompson: I think the answer to this problem lies in asking this question: What assistance, if any, might be required by the committee as ancillary support for the discharge of their responsibilities under the bill? As Mr. Kroeger pointed out, the committee and the administrator do seem to have, in some areas, parallel activities. The committee may advise the minister on certain matters, or the administrator; and, of course, in other clauses of the bill, it is quite clear that the administrator also advises the minister.

So I do not think it would be reasonable to expect the committee to provide very sophisticated advice if they could

[Translation]

Le président: L'amendement aurait mieux été proposé dans le cas de l'article 17 ou 18. Je décide selon les règles aux termes de l'article 17, parce qu'il y a un comité consultatif à l'administrateur.

J'ai l'impression qu'on pourrait continuer de tourner en rond tout l'après-midi mais—monsieur Mazankowski?

M. Mazankowski: Dans le document explicatif qui accompagnait le projet de loi au sujet de l'article 12, qui énonce les fonctions et les services du Comité qui portent essentiellement sur les conseils, les fonctions sont vastes et donnent les pouvoirs au Comité pour faire des recommandations sur toutes les questions concernant le transport du grain mais, seuls ces trois domaines ont une importance particulière; premièrement, les objectifs de résultat; deuxièmement les progrès de capacité et d'efficacité et, troisièmement, l'allocation des wagons.

Maintenant, si vous dites monsieur le président qu'il ne peut compter que sur les déclarations des sous-comités pour s'en occuper, je me demande s'il a les ressources nécessaires pour atteindre cet objectif, même en qualité de comité consultatif.

M. Kroeger: On pense aussi qu'il y aurait des rapports étroits entre le Comité et le GTA et que ce dernier pourrait . . .

M. Mazankowski: Mais, monsieur le président, de sa propre initiative le Comité peut faire des recommandations au ministre ou à l'administrateur.

M. Kroeger: C'est vrai.

M. Mazankowski: De sa propre initiative.

M. Kroeger: On ne dit pas qu'il faille engager M. Banks pour l'aider à faire ces recommandations. On dit simplement qu'il peut faire des recommandations.

M. Mazankowski: Dans un sens très large.

Le président: Il est consultatif.

M. Mazankowski: Puis-je demander au conseiller du comité son interprétation du rôle du comité par rapport à l'administrateur. Peut-être pourra-t-il me dire si l'on peut réussir à former des sous-comités sous les auspices de l'administrateur, plutôt que sous ceux du Comité.

Le président: Monsieur Thompson.

M. Thompson: Pour répondre à ce problème, il faut se poser la question suivante: quelle aide, s'il en est, le Comité devrait-il demander quant au soutien auxiliaire pour s'acquitter de ses fonctions aux termes du projet de loi? Comme M. Kroeger l'a signalé, le Comité et l'administrateur ont des activités parallèles dans certains domaines. Le Comité peut faire des recommandations au ministre sur certaines questions, ou bien l'administrateur. D'autres articles du projet de loi énoncent clairement que l'administrateur peut conseiller le ministre.

Je ne pense donc pas qu'il serait raisonnable de s'attendre que le Comité donne des conseils spécifiques, s'il devait s'en

[Texte]

rely solely on their own experience. For example, if we look at Clause 12, we see that the committee is empowered to give advice and recommendations to the minister on a list of things affecting the transportation, shipping and handling of grain, including performance objectives, measures to improve capacity and efficiency, allocation of cars.

Now, I would think some general aspects of this assignment would be within their knowledge and purview, but certainly this committee has found in its pursuit of this bill that it has had to obtain, from time to time, expert advice and assistance in order simply to understand the problem, never mind the solution. I would think, therefore, that if the committee is to provide sophisticated advice, it will have to have a level of support and advice commensurate with that objective; and if it cannot find it among its members, then I think it could only fulfil these objectives by seeking advice from experts.

The Chairman: May I point out as well that Clause 12.(b) says:

(b) shall perform such other duties and functions in relation to the transportation, shipping or handling of grain as the Governor in Council may direct.

• 1515

I would assume if the Governor in Council directed them to do something, it would be incumbent on the Governor in Council to provide the funds to do it. There again, I think the amendment is in order.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I thank Mr. Thompson for his remarks, because I think he clearly put the issue into perspective, and with greater clarity than I was able to do it. I am pleased he has interpreted it in that manner.

The Chairman: Are we ready for the question?

Mr. Mazankowski: I would like to know whether Mr. Flis, speaking on behalf of the government, is going to support the amendment, or . . .

The Chairman: We will know that as soon as he votes.

Mr. Mazankowski: —after the dialogue, he has changed his mind about the thing. I think we as members have a right to know where the official position of the government stands at all times.

The Chairman: Mr. Flis.

Mr. Flis: After hearing the debate, I still feel with the protection built in in Clause 17, with the administrator working closely with the committee, they can have all the expertise they need, and I really do not see the duplication of effort here and extra expense . . . I feel Clause 11 is good the way it is, so I will be voting against the amendment.

The Chairman: Mr. McKnight.

Mr. McKnight: Just a point, Mr. Chairman, that I would like to make regarding again the make-up of the committee and the ability to function. All the advice that would be sought—I presume the administrator and the minister would

[Traduction]

référer à son expérience. Par exemple, si nous nous reportons à l'article 12, nous voyons que le Comité peut conseiller et faire des recommandations au ministre sur une foule de choses qui touchent le transport, l'expédition et la manutention du grain, y compris les objectifs de résultats, les mesures visant à augmenter la capacité et l'efficacité, l'affectation des wagons.

Je pense que certains aspects de cette fonction relèverait de sa compétence. Mais, par rapport au présent projet de loi, il a constaté que, de temps à autre, il avait besoin de conseils de spécialistes pour comprendre le problème. Laissons tomber la solution. Je pense donc que, si le Comité doit donner des conseils éclairés, il lui faudra un appui et des conseillers à la hauteur de la situation. S'il ne peut en trouver parmi ses membres, il devra demander conseil à des experts.

Le président: Puis-je citer le paragraphe 12.(b):

(b) doit s'acquitter des autres fonctions afférentes au transport, à l'expédition ou à la manutention du grain que lui attribue le gouverneur en conseil.

Je suppose que si le gouverneur en conseil leur ordonnait d'agir, il appartiendrait au gouverneur en conseil de fournir les fonds permettant la réalisation de cette directive. Encore une fois, je pense que l'amendement est justifié.

M. Mazankowski: Monsieur le président, je remercie M. Thompson de ses observations car je pense qu'il a clairement replacé la question dans son contexte, plus clairement que je n'avais pu le faire. Je me réjouis de son interprétation.

Le président: Sommes-nous prêts pour la question?

M. Mazankowski: J'aimerais savoir si M. Flis, parlant au nom du gouvernement, va appuyer l'amendement ou . . .

Le président: Nous le saurons dès qu'il aura voté.

M. Mazankowski: . . . après le dialogue, il a changé d'idée à ce sujet. Je pense que, à titre de membre, nous avons le droit de savoir quelle est à tout moment la position du gouvernement.

Le président: Monsieur Flis.

M. Flis: Après avoir entendu le débat, je continue de penser que, à cause de la protection qui est incorporée dans l'article 17, et selon laquelle l'administrateur travaille en collaboration étroite avec les membres du Comité, celui-ci peut posséder toutes les connaissances spécialisées dont il a besoin et je ne vois pas là le double emploi ni les dépenses additionnelles . . . Je suis d'avis que l'article 11 est bon dans sa forme actuelle, de sorte que je vais voter contre l'amendement.

Le président: Monsieur McKnight.

M. McKnight: Monsieur le président, j'aimerais soulever un seul point au sujet, encore une fois, de la composition du Comité et de son aptitude à fonctionner. Tous les conseils qui seraient demandés, je suppose que l'administrateur et le

[Text]

wish that advice to be as factual and as technically responsible as it possibly could be. When the parliamentary secretary, Mr. Chairman, says he feels there would not be a duplication, that is exactly why the amendment was made by my colleague from Vegreville: to place at the disposal of this committee the resources, as we see it, which are provided within the bill for the committee to function in a technical manner. Therefore placing the technical committee amendment in Clause 11, and the duplication that would come from that—I see that not as being minimal, but only as a minimal requirement for the committee to fulfil its function.

The committee is going to be called on, I am sure, in conjunction with the administrator, to provide technical advice; and that advice can only be, in most instances, provided by experts from outside the committee. I would like to make that point to the parliamentary secretary.

The Chairman: I think the point has already been made.

Mr. Flis: It can be sought through Clause 17, if you look at the subclauses.

The Chairman: The point has already been made, and I think we are becoming repetitive. We will hear Mr. Mayer, and then I will call the question.

Mr. Mayer: Mr. Chairman, you prejudge the lucidity and the clarity and the clairvoyance I am going to have in my point when you say we are going around in circles.

The Chairman: I was referring to the remarks of Mr. McKnight, not your remarks, which I have not heard.

Mr. McKnight: He is picking on me.

The Chairman: You are always lucid and clear.

Mr. Mayer: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: You will notice I left out “repetitive”.

Mr. Mayer: In answer to the parliamentary secretary, that it is going to be an additional expense, which is true, I point out that if my memory is correct, there are, I think, or have been, some very useful committees—and I think you could call them technical committees—that have functioned as a part of the advisory board to the Canadian Wheat Board, and they have done some very good work. They look at some technical matters. They have made some recommendations on changes to quotas. If you limit the committee by budgeting, or by being concerned about a few extra dollars being spent, it reminds me of the old adage, “what we do not understand, we explain to each other”. Surely the committee should be empowered to call on outside people to add some other opinions, some expertise in different areas.

[Translation]

ministre voudraient que ces conseils soient les plus conformes aux faits et les plus sérieux, sur le plan technique, que ce soit possible. Lorsque le secrétaire parlementaire, monsieur le président, affirme que selon lui, il y aurait double emploi, c'est exactement la raison pour laquelle l'amendement a été proposé par mon collègue de Vegreville: mettre à la disposition de ce Comité les ressources qui, selon nous, sont fournies par le projet de loi et qui permettront au Comité de fonctionner d'une manière technique. Par conséquent, la mise en place de l'amendement sur le comité technique dans l'article 11 et le double emploi qui en résulterait—je vois cela non pas comme quelque chose de minime, mais seulement comme l'exigence minimale permettant au Comité de jouer son rôle.

Le Comité va être appelé, j'en suis sûr, conjointement avec l'administrateur, à fournir des conseils techniques; et ces conseils ne sauraient être dans la plupart des cas, que fournis par des experts ne faisant pas partie du Comité. C'est un point que je désire signaler au secrétaire parlementaire.

Le président: Je pense que le point a déjà été signalé.

M. Flis: Ce résultat peut être obtenu par le moyen de l'article 17, si vous examinez les sous-articles.

Le président: Le point a déjà été signalé et je pense que nous commençons à nous répéter. Nous allons entendre M. Mayer, puis je vais demander que la question soit posée.

M. Mayer: Monsieur le président, vous présumez de la lucidité, de la clarté et de la clairvoyance dont je vais faire preuve dans mon intervention lorsque vous dites que nous nous répétons.

Le président: Je parlais des observations de M. McKnight, et non des vôtres, que je n'ai pas encore entendues.

M. McKnight: Il s'en prend à moi.

Le président: Vous êtes toujours lucide et clair.

M. Mayer: Merci, monsieur le président.

Le président: Vous remarquerez que j'ai omis l'épithète «répétitif».

M. Mayer: En réponse au secrétaire parlementaire, selon qui il va s'agir d'une dépense additionnelle, ce qui est vrai, je signale, si j'ai bonne mémoire, qu'il existe, je pense, ou qu'il a existé des comités très utiles—et je pense qu'on pourrait les décrire comme des comités techniques—qui ont fait partie du comité consultatif de la Commission canadienne du blé et que ces comités ont fait de l'excellent travail. Ils se penchent sur des questions techniques. Ils ont fait des recommandations sur des changements à apporter aux contingents. Si vous imposez des limites budgétaires au Comité, ou si vous vous inquiétez de la dépense de quelques dollars additionnels, cela me rappelle le vieil adage selon lequel nous nous expliquons les uns aux autres ce que nous ne comprenons pas. Le Comité serait sans doute autorisé à faire appel à des gens de l'extérieur pour obtenir d'autres opinions ou des connaissances additionnelles dans divers domaines.

[Texte]

[Traduction]

• 1520

I see no reason at all why the parliamentary secretary should not be supporting this amendment, when, if our objectives are to have a proper system that is reliable and efficient as far as the producer is concerned, we should be seeing that the proper committees are able to be structured so that we do not get a bunch of people sitting around a table talking on the same wave-length and not being able to draw on the outside expertise that is available.

So I would certainly urge the government members to think very seriously before they vote against this. In fact, I urge them, Mr. Chairman, to support this amendment, because I think you are going to find it is a worthwhile one and one that causes very little additional expense. It is one that will be well used and certainly not abused in terms of the concerns that the parliamentary secretary has.

The Chairman: Okay. The question is on the amendment that Bill C-155 be amended in Clause 11, on page 6, by inserting at line 5, after the word "committees", the following thereto:

... , as well as technical committees,

Amendment negatived.

Clause 11 agreed to.

An hon. Member: On division.

On Clause 12

The Chairman: Now I have two, and I do not know which one to take first.

Mr. Benjamin: Mine starts at line 11.

The Chairman: Line 11. Then, Mr. Mazankowski, you are first.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, the defeat of the last amendment simply reinforces the proposal that I am about to make in substituting my words, which I am moving on behalf of my party, in lines 9 to 27. My formal motion, Mr. Chairman, is that Bill C-155 be amended in Clause 12, on page 6, by deleting lines 9 to 27 and substituting the following thereto:

The Committee may on its own initiative and shall, at the request of the Minister or Administrator, advise and make recommendations to the Minister or Administrator, as the case may be, on any matter affecting the transportation, shipping or handling of grain, including

(i) performance objectives,

(ii) measures to improve the capacity, reliability and efficiency of the grain transportation, shipping and handling system;

and shall make quarterly reports public pertaining to the aforementioned activities on behalf of and in the best interests of maximizing returns to the producers.

Je ne vois absolument aucune raison qui empêche le secrétaire parlementaire d'appuyer cet amendement puisque, si nous avons pour objectif de posséder un bon système qui soit sûr et efficace au point de vue du producteur, nous devrions veiller à ce que les bons comités puissent être structurés de manière à ce que nous évitions la situation d'un groupe de gens disant tous la même chose autour d'une table de discussions, sans pouvoir puiser à l'extérieur dans des réserves disponibles de connaissances spécialisées.

C'est pourquoi je demande aux représentants du gouvernement d'y réfléchir très sérieusement avant de voter contre cet amendement. Je leur demande même, monsieur le président, d'appuyer cet amendement car je crois que vous allez y voir un amendement utile n'entraînant que très peu de dépenses additionnelles. Il sera bien utilisé et, certes, on n'en abusera pas en ce qui concerne les préoccupations du secrétaire parlementaire.

Le président: Très bien. La question porte sur l'amendement selon lequel le projet de loi C-155 devrait être modifié à l'article 11, page 6, par l'insertion à la ligne 5, après le mot «comité» des mots suivants:

... et comités techniques.

Amendement rejeté.

Article 11 accepté.

Une voix: À la majorité des voix.

Au sujet de l'article 12.

Le président: J'ai maintenant deux interventions et je ne sais pas par laquelle commencer.

M. Benjamin: La mienne commence à la ligne 11.

Le président: Ligne 11. Donc, monsieur Mazankowski, vous êtes le premier.

M. Mazankowski: Monsieur le président, le rejet du dernier amendement ne fait que renforcer la proposition que je m'appête à faire au nom de mon parti pour le remplacement des lignes 9 à 27. Ma proposition officielle, monsieur le président, c'est que le projet de loi C-155 soit modifié à l'article 12, page 6, par la radiation des lignes 9 à 27, qui seraient remplacées par ce qui suit:

Le Comité peut, de sa propre initiative et devra, à la demande du ministre ou de l'administrateur, offrir des conseils et des recommandations au ministre ou à l'administrateur, selon le cas, au sujet de toute question touchant au transport, à l'expédition ou à la manutention du grain, y compris

(i) les objectifs en matière de rendement,

(ii) les mesures visant à améliorer la capacité, la sûreté et l'efficacité du système de transport, d'expédition et de manutention du grain;

et devra publier des rapports trimestriels au sujet des activités décrites plus haut au nom des producteurs et pour que ceux-ci obtiennent le maximum de recettes.

[Text]

Two points, Mr. Chairman. First of all, this is the first opportunity we have had to incorporate what I think is really the bottom line in this whole bill—at least it should be—and that is the need to act in the best interests of the producer, the need to do everything that is physically possible to maximize returns to the producer in a number of ways: first, by ensuring that you have an efficient, effective and reliable transportation system to ensure that all the grain that is available to move to market is moved expeditiously.

• 1525

Secondly, to ensure that it is moved in the cheapest way possible and to ensure that Canada as a nation can be looked upon as not only a quality supplier of grain but a supplier that can be counted upon in terms of reliability . . .

The fact that my previous amendment was defeated, which would have given the committee the power to acquire the kind of technical expertise necessary to discharge the objectives and the specific obligations having to do with performance objectives for the system participants and awards and sanctions, the specific measures to improve capacity, specifically to deal with the question of car allocation—we just do not believe that on the basis of the membership themselves they can do the background work required to get to the bottom of each of those specific problems.

So we have couched the role of the committee in more general terms because that seems to be what Mr. Kroeger and the minister had in mind when they incorporated the Senior Grain Transportation Committee, and it was supported by the defeat of the last amendment, which would have given the Senior Grain Transportation Committee the power to hire and acquire the necessary consultants and technical expertise to do specific items.

We are here really looking at a committee that is going to outline policy in its broadest general sense.

Also, in this amendment, Mr. Chairman, we are making the point that the activities of the Senior Grain Transportation Committee should be made public. They should file reports on a regular basis. I think knowing what the committee is doing will serve the best interests of all participants and will serve the best interests of the producers. It seems to me that having knowledge of what is happening, what is being contemplated and what new policy initiatives are being considered is all part and parcel of the total package.

I know that one of the roles of the grain transportation coordinator who was appointed was the fact that he on a regular basis submitted reports to the industry and to the producers which apprised them of not only what was going on in the previous period but also what was contemplated in the future. He signalled, as well, the need for the acquisition of further rolling stock and some of the problem areas that were being experienced, and I think in the broadest sense it is important for all to be fully informed of the committee's activities and initiatives.

[Translation]

Deux points, monsieur le président. Tout d'abord, c'est la première occasion que nous ayons eue de formuler ce qui est—ou du moins devrait être—selon moi l'objectif fondamental de tout ce projet de loi, c'est-à-dire la nécessité d'agir selon les meilleurs intérêts des producteurs, la nécessité de faire tout ce qui est matériellement possible pour obtenir le maximum de recettes pour le producteur, cela de diverses façons; d'abord en faisant en sorte de disposer d'un système de transport économique, efficace et sûr qui transporte rapidement vers les marchés tout le grain disponible.

Deuxièmement, pour qu'il soit transporté de la manière la moins chère possible et que le Canada, comme pays, ait la réputation non seulement de fournir du grain de qualité, mais d'être un fournisseur sûr . . .

Il y a eu rejet de mon amendement antérieur, qui aurait accordé au Comité le pouvoir d'acquérir les connaissances techniques lui permettant de réaliser les objectifs et de s'acquitter des obligations particulières relatives aux objectifs en matière de rendement des participants, aux récompenses et aux sanctions, aux mesures particulières permettant d'améliorer la capacité, et en particulier d'attaquer la question de la répartition des wagons. Nous ne croyons tout simplement pas que les membres eux-mêmes puissent s'occuper du travail préparatoire permettant de trouver la solution à chacun de ces problèmes particuliers.

C'est pourquoi nous avons décrit le rôle du Comité en des termes plus généraux; il semble que c'est à cela que songaient M. Kroeger et le ministre lorsqu'ils ont incorporé le comité supérieur du transport du grain et c'est ce qu'appuie le rejet du dernier amendement, qui aurait accordé au comité supérieur du transport du grain le pouvoir d'embaucher et d'acquérir les consultants nécessaires et d'obtenir les connaissances techniques relatives à des points particuliers.

Nous nous trouvons en réalité devant un comité qui va décrire la politique dans son sens général le plus étendu.

Dans cet amendement, monsieur le président, nous signalons que les activités du comité supérieur du transport du grain devraient être portées à la connaissance du grand public. Le comité devrait publier périodiquement des rapports. Je pense que la divulgation publique de l'activité du comité va être conforme aux meilleurs intérêts de tous les participants et des producteurs. Il me semble que la connaissance de ce qui se passe, de ce qui est envisagé et des nouvelles initiatives entrevues en matière de politique, tout cela devrait faire partie de l'ensemble.

Je sais qu'un des rôles du coordonnateur du transport du grain qui a été nommé est de soumettre périodiquement à l'industrie et aux producteurs des rapports les mettant au courant non seulement de ce qui s'est passé au cours de la période antérieure mais aussi de ce qui est envisagé pour l'avenir. Il a signalé, en outre, la nécessité d'acquérir d'avantage de matériel roulant et rappelé certains des problèmes qu'il s'agira de régler et je pense que, en général, il importe que tous soient pleinement au courant des activités et des initiatives du comité.

[Texte]

So essentially, Mr. Chairman, there are basically four arguments for the amendment: one is to comply with what has been suggested, that the committee is going to outline general policy; number two, to stress the importance of the role of the producer and the need to act on behalf of and in the best interest of the producer in terms of maximizing his returns; number three, the acknowledgement of the fact that they are not going to have the kind of technical expertise required to go into specifics of a technical nature, which I find unfortunate, but nonetheless that is the way it is; and, fourth, the fact that we believe it is important that the committee report to the public and indeed to the participants on a regular basis so that all parties are well informed and can respond in an intelligent and informed manner.

The Chairman: Mr. Kroeger.

Mr. Kroeger: I guess my general reaction to what Mr. Mazankowski has just said is that he may be understating somewhat the degree of competence that there is going to be on this committee. The bill as drafted talks about allocation of railway cars as a subject they might look at. Well, the Canadian Wheat Board is on this committee; big grain companies are on the committee; the Canadian Grain Commission. These are all entities which know quite a lot about the allocation of railway cars.

• 1530

As to performance objectives, I think the concept is that, indeed, these system participants as well as the producers, are particularly well qualified, just because of the business they are in, to judge what kind of performance they might be capable of; what sort of objectives might make sense.

So also for measures to improve efficiency. Those who are the actual operators of the system should be able to provide well-informed advice to the administrator and to the minister on ways of improving the functioning of the grain transportation system. So, it was because of that presumption about the kinds of capabilities there would be around the table at meetings of this committee, that the Central Co-ordinating Agency task force developed the concept for the committee's functioning which it did, and that concept is the one which is reflected in the bill, including Clause 12.

Mr. Mazankowski: Just a question to Mr. Kroeger. None of the items you have mentioned is, in fact, excluded, under the amendment I have advanced.

Mr. Kroeger: No. My comments were more in response to the explanation Mr. Mazankowski gave of his reasons for adopting a rather more generalized set of responsibilities for the Senior Grain Transportation Committee. But members of the committee will be best placed to judge just how general they want to be about that. Mine was merely an observation that this committee ought to have a lot of expertise represented around the table and, therefore, should not be incapable of performing the kinds of things that are set out in Clause 12(a)(i),(ii),(iii).

[Traduction]

Essentiellement, monsieur le président, la nécessité de l'amendement se fonde donc sur quatre motifs: premièrement, réaliser la suggestion selon laquelle le comité élaborera des politiques générales, deuxièmement, mettre en valeur l'importance du rôle du producteur et la nécessité d'agir au nom du producteur et de manière à produire pour celui-ci le maximum de recettes; troisièmement, reconnaître que le comité ne disposera pas des connaissances techniques qu'il faut pour s'occuper des détails de nature technique, ce que je trouve malheureux, mais c'est un fait; et, quatrièmement, le fait que, selon nous, il importe que le comité fasse rapport périodiquement au public et, bien sûr, aux participants, pour que toutes les parties soient bien informées et puissent réagir d'une manière intelligente et renseignée.

Le président: Monsieur Kroeger.

M. Kroeger: Ma réaction d'ensemble à ce que vient de dire M. Mazankowski, c'est qu'il sous-estime quelque peu la compétence que l'on va retrouver au sein de ce comité. Dans sa rédaction actuelle, le projet de loi traite de la répartition des wagons comme d'un sujet que le comité pourrait examiner. Eh bien, la Commission canadienne du blé fait partie de ce comité; les grandes sociétés céréalières en font partie; et aussi la Commission canadienne du grain. Toutes ces entités en connaissent passablement long sur la répartition des wagons.

Quant aux objectifs en matière de rendement, on peut certes penser que ces participants, tout comme les producteurs, sont particulièrement bien placés, à cause même de la nature de leur activité, pour juger du genre de rendement dont ils sont capables; du genre d'objectifs qu'il est raisonnable de poursuivre.

Il en est de même des mesures visant à améliorer l'efficacité. Ceux qui font effectivement fonctionner le système devraient être en mesure de fournir des conseils éclairés à l'administrateur et au ministre sur les manières d'améliorer le fonctionnement du système de transport du grain. Ainsi, c'est à cause de cette hypothèse sur les aptitudes qui seraient groupées aux réunions du comité que le groupe de travail de l'Agence centrale de coordination a élaboré son concept relatif au fonctionnement du comité et c'est ce concept qui se manifeste dans le projet de loi, y compris l'article 12.

M. Mazankowski: Une seule question à M. Kroeger. Aucun des points que vous avez mentionnés n'est exclu, en réalité, de l'amendement que j'ai proposé.

M. Kroeger: Non. Mes observations s'adressent davantage à l'explication de M. Mazankowski sur ses raisons d'adopter un ensemble plus général de responsabilités pour le Comité supérieur du transport du grain. Mais ce sont les membres de ce comité qui seront le mieux en mesure de juger du degré de généralité qu'ils voudront adopter à cet égard. Tout ce que j'ai voulu signaler, c'est que les membres de ce comité devraient avoir beaucoup de compétences de regroupées dans leurs réunions et, par conséquent, ne devraient pas être incapables de réaliser les tâches décrites dans l'article 12a(i), (ii), (iii).

[Text]

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, just to repeat. The only thing which might be included would be the question with regard to the car allocation. Included in it specifically are performance objectives and specific measures to improve the capacity. With reliability, to that extent we have gone even further. Reliability, I think, is a very important component of an effective grain transportation system.

There is the efficiency in the grain transportation shipping and handling. They have lost the potential of acquiring the technical expertise to do the job. I know, in a general sense, they have a practical ongoing knowledge, but I do not think the work of this committee is going to be a full-time job. They do not have the facility to acquire people who will do the ongoing kind of work. So, to that extent, I think my statement is founded.

The other point made is that I think it is very important for the public and, particularly, the participants in the system, to know what the Senior Grain Transportation Committee is up to. That is why we have asked for quarterly reports to be made public.

Of course, finally, and certainly the most important point is the acknowledgement that the committee's bottom-line objective, in terms of arriving at a reliable, effective and an efficient grain transportation system, is to ensure that, at all times, it acts in the best interests of the producers and in such a way that it would maximize their incomes. One thing which has been glaringly absent in this bill is any recognition or acknowledgement of the role of the producers and the importance of the producers in this whole exercise. This is the first opportunity we have had to make that point. I feel very, very strongly that, whatever is contemplated in this bill, whatever is contemplated in the legislation, it should be for the express purpose of acting on behalf of and in the interests of the producers and ensuring that their returns are maximized.

• 1535

The Chairman: Mr. Flis.

Mr. Flis: I am sorry. Mr. Reid was speaking.

The Chairman: Mr. Reid.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): I have a couple of questions to put to Mr. Mazankowski, because I find this a rather strange amendment. Its effect is not exactly what Mr. Mazankowski said. What it does accomplish, as I understand it, are three things. First of all, it changes dramatically the definition of performance objectives. Instead of its being general plus a specific, it makes it general. In other words, the instruction in the bill for performance objectives for system participants and also for the awards and sanctions is dropped and just a general concept of performance objectives—whatever that may be—is left.

Secondly, it drops the allocation of railway cars for the movement of grain from the list of things that this committee

[Translation]

M. Mazankowski: Monsieur le président, je veux simplement rappeler ceci. La seule chose qui pourrait être incluse serait la question de la répartition des wagons. Cela comprend particulièrement les objectifs en matière de rendement et les mesures particulières visant à améliorer la capacité. En ce qui concerne la sûreté, à cet égard nous sommes allés encore plus loin. La sûreté c'est, selon moi, un élément très important d'un système efficace de transport du grain.

Il y a l'efficacité de l'expédition et de la manutention dans le transport du grain. Ils ont perdu la possibilité d'acquérir la compétence technique permettant de faire le travail. Je sais que, d'une manière générale, ils possèdent une connaissance générale pratique, mais je ne crois pas que le travail de ce comité va constituer un travail à temps plein. Ils n'ont pas la possibilité d'acquérir des gens qui vont s'occuper en permanence du travail. A ce point de vue, je crois donc que la déclaration est fondée.

L'autre point, c'est que, selon moi, il est très important que le grand public et, en particulier, les participants sachent ce que va faire le Comité supérieur du transport du grain. C'est pourquoi nous avons demandé la publication de rapports trimestriels.

Bien sûr, enfin, le point le plus important est certes de reconnaître que l'objectif fondamental du comité, pour ce qui est de mettre sur pied un système sûr, efficace et économique de transport du grain, c'est de veiller à ce que ce système serve toujours les meilleurs intérêts des producteurs et cela de manière à fournir à ceux-ci le revenu maximum. Il est remarquable que ce projet de loi ne fasse nulle part état du rôle des producteurs et de leur importance dans toute cette affaire. C'est la première occasion que nous avons de soulever ce point. J'ai la conviction très ferme que, quel que soit le contenu envisagé du projet de loi, de la législation, cela devrait avoir pour objet strict d'agir au nom des producteurs dans leur intérêt et de manière à leur assurer le maximum de revenu.

Le président: Monsieur Flis.

M. Flis: Désolé. M. Reid avait la parole.

Le président: Monsieur Reid.

M. Reid (Kenora—Rainy River): J'ai quelques questions à présenter à M. Mazankowski, car je trouve qu'il s'agit là d'un amendement assez étrange. Les résultats n'en seraient pas exactement ce qu'en dit M. Mazankowski. J'ai l'impression qu'il aurait trois résultats. Premièrement, de modifier radicalement la définition des objectifs en matière de rendement. Au lieu d'être à la fois général et spécifique, cet objectif devient simplement général. En d'autres termes, on fait disparaître la directive que contient le projet de loi en matière d'objectifs de rendement pour les participants et aussi en ce qui concerne les récompenses et les sanctions et, tout ce qui reste, c'est un concept général des objectifs en matière de rendement—expression plutôt vague.

Deuxièmement, on ferait disparaître de la liste des questions à faire examiner par ce comité la question de la répartition des

[Texte]

is supposed to look at. It seems to me that that is one of the essential purposes of this committee. If it is not going to look at the allocation of railway cars, how is it going to be able to deal with performance objectives and others? You are removing one of the most essential aspects of the work of this committee.

The third item is that it takes away the general clause that the committee:

shall perform such other duties and functions in relation to the transportation, shipping or handling of grain as the Governor in Council may direct.

—which is a reduction in the ability of the Governor in Council to pass things to the committee that are raised in Parliament by members of Parliament concerned. There is no mechanism, then, for the Governor in Council to take the advice of Parliament unless we change the act. You are removing it in a sense. At the request of the minister they can do it, but it removes the power from the Governor in Council and I am not sure that that is good advice.

I like the last section, on making quarterly reports. I think I would like to hear a justification on the specific points of the changes that were made, because there is a significant shift in the direction that the committee is to take. It has nothing to do with producers versus system participants, it has to do with the ability of the committee to do things. I thought we had dealt with the question of producer participation by increasing the number of producers and reducing the number of other participants. Here what we are doing is changing rather significantly the work of the committee. We are removing specific direction and we are giving them general direction.

The Chairman: Mr. McKnight.

Mr. McKnight: Mr. Chairman, one of the concerns in the "performance objectives for system participants and awards and sanctions related thereto," is that, if you recall, we went back, under system participants and system participants are to be prescribed by Governor in Council; therefore the performance objectives and those participants within the system that the committee would be looking at are going to be prescribed by Governor in Council. As to being specific, I do not know how much more specific one can be than one is in measures to improve the capacity, reliability and efficiency of the grain transportation, shipping and handling system. Those system participants that will take part in this will be prescribed by Governor in Council and, in turn, the minister will receive the recommendations after the Governor in Council makes recommendations as to who is considered to be a system participant.

• 1540

If a producer is going to be described as a system participant, and the Canadian Wheat Board, the Longshoremen's Union and other people involved in the movement of grain are going to be described under this as having awards and sanctions related to them, that is the reason why we felt it should be withdrawn.

[Traduction]

wagons pour le transport du grain. Il me semble que c'est pourtant là un des buts essentiels de ce comité. Si celui-ci n'examine pas la répartition des chemins de fer, comment va-t-il pouvoir traiter des objectifs en matière de rendement et des autres objectifs? Vous retirez un des aspects les plus essentiels du travail de ce comité.

Le troisième point, c'est que l'amendement fait disparaître la disposition générale selon laquelle

le comité devra s'acquitter des autres devoirs et fonctions que pourra lui dicter le Gouverneur en conseil au sujet du transport, de l'expédition ou de la manutention du grain.

On réduit par là l'aptitude du Gouverneur en conseil à communiquer au comité les points soulevés au Parlement par les députés intéressés. Il n'existe donc pas de mécanisme qui permette au Gouverneur en conseil de suivre les conseils du Parlement à moins d'une modification du projet de loi. D'une certaine manière, vous retirez cette possibilité. À la demande du ministre, le comité peut agir de la sorte, mais vous faites disparaître le pouvoir du Gouverneur en conseil à cet égard et je ne crois pas qu'il s'agisse là d'un bon conseil.

J'aime bien la dernière partie, celle qui traite des rapports trimestriels. J'aimerais entendre la justification des points particuliers des changements qui ont été apportés car il y a là une modification importante de l'orientation que doit prendre le comité. Cela n'intéresse en rien le rôle respectif des producteurs et des participants; il s'agit de l'aptitude du comité à agir. J'avais l'impression que nous nous étions occupés de la participation des producteurs en augmentant le nombre de ceux-ci et en réduisant le nombre des autres participants. Ce que nous faisons maintenant, c'est de modifier d'une manière assez importante le travail du comité. Nous lui enlevons des directives particulières pour lui donner des directives générales.

Le président: Monsieur McKnight.

M. McKnight: Monsieur le président, une des préoccupations relatives aux objectifs des participants en matière de rendement et aux récompenses et sanctions qui y sont rattachées c'est que, rappelez-vous, nous sommes revenus aux participants et que ceux-ci doivent être déterminés par le Gouverneur en conseil; par conséquent, les objectifs en matière de rendement et les participants que le comité examinerait vont être prescrits par le Gouverneur en conseil. Quant à être précis, je ne vois pas qu'on puisse l'être davantage en ce qui concerne les mesures visant à améliorer la capacité, la sûreté et l'efficacité du système de transport, d'expédition et de manutention du grain. Les participants seront désignés par le Gouverneur en conseil et, à son tour, le ministre recevra les recommandations après que le Gouverneur en conseil aura fait des recommandations quant aux personnes qui doivent être considérées comme les participants.

Si un producteur doit être décrit comme participant et que la Commission canadienne du blé, le Syndicat des débardeurs et d'autres personnes qui jouent un rôle dans le transport du grain doivent être décrites en vertu de cela comme relevant d'un système de récompenses et de sanctions, c'est là la raison

[Text]

Clause 12.(b) is also covered by the minister making his recommendations to this committee as to what they are to study within Clause 12.(a)(i) performance objectives. So again, I do not see this as diluting in any way the work of the committee or the ability of the committee to perform its initial function. It has broadened it out; it has allowed the committee to use the largest forum possible, and that of the public so they can bring forth what they are doing and make their work and their efforts known to the largest segment of Canadian society possible—in particular, those basically interested in the production and movement of grain.

The Chairman: Thank you.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Mr. Chairman, I wonder if I could ask Mr. Thompson and Mr. LeFebvre if they could comment on what the amendment actually does in terms of the points I raised earlier with Mr. Mazankowski and which Mr. McKnight has answered. I understand better now what the political objective is. But I want to know what the legal impact of the amendment would be on the clause and on the powers of the committee.

The Chairman: Now which lawyer's advice do you want?

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Mr. Lefebvre from the Department of Justice; Mr. Thompson, our legal counsel, afterwards.. I realize this puts counsel in a difficult position.

Mr. Thompson: He wants two opposing views.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Actually, I want to know what the amendment does.

The Chairman: Mr. Lefebvre.

Mr. D. Lefebvre: Mr. Chairman, Clause 12.(a)(iii), for instance, with "the allocation of railway cars" being deleted, I think it is more a shift in emphasis. I do not think it would prohibit the committee from making recommendations on it under (ii) in the amendment which are measures to improve the capacity, reliability and efficiency of the transportation system. So I think it is more some emphasis on the part of the legislator than the authority of the committee to comment and make recommendations on car allocation.

The same thing, I would think, in Clause 12.(a)(i); although there it is probably related to efficiencies also in the systems and it probably could be caught by the committee. But again, I think it shows maybe less emphasis on those two particular activities by the legislator. The committee may feel less compelled to look at those matters and find those questions as being within its duties and responsibilities.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): What is the impact of the dropping of Clause 12.(b)?

[Translation]

pour laquelle nous avons jugé que cette disposition devait être retirée.

La disposition 12(b) est aussi englobée par le fait que le ministre fera ses recommandations au Comité quant à ce que celui-ci doit étudier dans le cadre des objectifs en matière de rendement mentionnés à l'article 12.(1)(i). Encore une fois, je ne vois pas, par conséquent, que cela constitue de quelque manière que ce soit une diminution du travail du Comité ou de son aptitude à s'acquitter de sa fonction première. Celle-ci se trouve étendue; le Comité peut utiliser la plus large tribune possible et communiquer avec le grand public pour faire état de ses réalisations et faire connaître son travail et ses efforts au plus large élément possible de la société canadienne—en particulier à ceux qui s'intéressent fondamentalement à la production et au transport du grain.

Le président: Merci.

M. Reid (Kenora-Rainy River): Monsieur le président, j'aimerais demander à M. Thompson et à M. Lefebvre de commenter sur l'effet réel de l'amendement sur les points que j'ai soulevés plus tôt auprès de M. Mazankowski et auxquels a répondu M. McKnight. Je comprends mieux maintenant l'objectif politique. Mais j'aimerais savoir quel serait l'impact légal de l'amendement sur l'article et sur les pouvoirs du Comité.

Le président: De quel avocat voulez-vous l'avis?

M. Reid (Kenora-Rainy River): M. Lefebvre, du ministère de la Justice; M. Thompson, notre conseiller juridique, ensuite. Je me rends compte que cela met les avocats dans une situation difficile.

M. Thompson: Il veut avoir deux points de vue contraires.

M. Reid (Kenora-Rainy River): Au fait, je veux savoir quel est l'effet de l'amendement.

Le président: Monsieur Lefebvre.

M. D. Lefebvre: Monsieur le président, dans le cas de l'article 12.(a)(iii), par exemple, si l'on enlève 'la répartition des wagons', je pense qu'il s'agit d'abord d'un déplacement d'accent. Je ne crois pas que cela empêche le Comité de faire des recommandations à ce sujet en vertu de (ii) de l'amendement, constitué par les mesures visant à améliorer la capacité, la sûreté et l'efficacité du système de transport. Je crois donc qu'il s'agit davantage d'une insistance de la part du législateur que du pouvoir de comité de faire des commentaires et des recommandations sur la répartition des wagons.

Il en est de même, je pense, de l'article 12.(a)(i); toutefois, à cet endroit, c'est probablement relié à d'autres économies au sein des systèmes et cela pourrait probablement être découvert par le Comité. Mais, encore une fois, je crois que cela indique peut-être que le législateur accorde un peu moins d'importance à ces deux activités particulières. Le Comité pourrait se sentir moins tenu d'examiner ces questions et de juger que celles-ci font partie de ses devoirs et responsabilités.

M. Reid (Kenora-Rainy River): Quel est l'impact de la disparition de la disposition 12.(b)?

[Texte]

Mr. D. Lefebvre: Clause 12.(b) I think stems from Gilson and various task forces which, at some time or other, wanted the committee to have more decision-making authority as opposed to being strictly an advisory committee. However, people were not ready to spell out... were not sure what further powers could be had by the committee. So this clause simply authorizes the Governor in Council to enlarge somewhat the scope of the committee's authority. But probably it is not essential that it be there. It was just to reflect the wish expressed in Gilson and the task forces that the potential for the evolution of the committee be spelled out in the act.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): This would not preclude the government from assigning to the committee any powers that the Governor in Council might have under other acts, would it—say, for example, under the National Transportation Act?

Mr. D. Lefebvre: I do not know of any powers of the Governor in Council or of any other agency which could be transferred to this committee, especially if Clause 12.(b) is not there. I think the role of the committee would be as spelled out in this statute.

• 1545

Mr. Thompson: I agree with Mr. Lefebvre. I do not think this amendment violates the original intent of the clause. I think it changes some emphasis. I would point out that both in the original clause and in this one it is extremely broad and general because it uses the expression:

12. The Committee may on its own initiative and shall, at the request of the Minister or Administrator, advise and make recommendations to the Minister or Administrator, as the case may be, on any matter affecting the transportation, shipping or handling of grain, . . .

It is rather difficult to get any broader than that. However, as is customary currently in Canadian legislative drafting, they went on to emphasize three headings for the purpose of emphasis, and all this amendment does is reduce that to two, because, in my opinion, the allocation of railway cars for the movement of grain is certainly something that fits within the expression "measures to improve the capacity and efficiency of the grain transportation, shipping . . .".

The other point I might make is that under the present scheme of the bill there will not be very much done for the first three or four years in terms of setting or enforcing performance objectives. It is a trial period during which there is going to be some attention paid by the administrator to a system of awards and sanctions. What this does in the amendment, I suppose, is make it much broader for the committee to consider performance objectives, not only those that might be somehow associated with awards and sanctions.

[Traduction]

M. D. Lefebvre: Je pense que la disposition 12.(b) découle de Gilson et de divers groupes de travail qui, à divers moments, ont voulu que le Comité possède plus de pouvoirs de décider plutôt que de constituer uniquement un comité consultatif. Toutefois, les gens n'étaient pas disposés à préciser... ils ne savaient pas très bien quels autres pouvoirs pourrait posséder le Comité. Cette disposition autorise donc tout simplement le gouverneur en conseil à élargir quelque peu la portée des pouvoirs du Comité. Mais il n'est probablement pas essentiel que cette disposition existe. Il s'agissait tout simplement de traduire le désir exprimé par Gilson et par les groupes de travail de préciser dans la Loi la possibilité d'une évolution du Comité.

M. Reid (Kenora-Rainy River): Cela n'empêcherait pas le gouvernement de confier au Comité d'autres pouvoirs que le gouverneur en conseil pourrait posséder en vertu d'autres lois, n'est-ce pas—par exemple en vertu de la Loi nationale sur les transports?

M. D. Lefebvre: Je ne connais aucun pouvoir du gouverneur en conseil ni de quelque autre agence qui pourrait être transféré à ce Comité, particulièrement en l'absence de la disposition 12.(b). Je pense que le rôle du Comité serait celui qui est énoncé dans ce texte législatif.

M. Thompson: Je suis d'accord avec M. Lefebvre. Je ne crois pas que cet amendement viole l'esprit original de l'article. Je pense que c'est un déplacement de l'importance accordée aux divers points. J'aimerais signaler que, à la fois dans l'article original et dans l'amendement la portée est extrêmement étendue et générale puisque, on utilise l'expression suivante:

12. Le comité pourra de sa propre initiative et devra, à la demande du ministre ou de l'administrateur, conseiller le ministre ou l'administrateur, selon le cas, ou lui présenter des recommandations au sujet de toute question relative au transport, à l'expédition ou à la manutention du grain . . .

Il est plutôt difficile d'être plus général. Toutefois, comme il est actuellement courant de le faire dans la rédaction des textes législatifs canadiens, on a mis l'accent sur trois rubriques et le seul effet de l'amendement, c'est de les réduire à deux car, selon moi, la répartition des wagons pour le transport du grain est certes quelque chose qui relève de l'expression «mesures visant à améliorer la capacité et l'efficacité du transport, de l'expédition du grain . . .»,

L'autre point que j'aimerais signaler, c'est que, selon la rédaction actuelle du projet de loi, on sera très actif au cours des trois ou quatre premières années pour ce qui est d'établir ou de faire respecter des objectifs en matière de rendement. C'est une période d'essai au cours de laquelle l'administrateur va s'occuper de mettre sur pied un système de récompenses et de sanctions. Je pense que l'effet de l'amendement est de donner au comité un rôle beaucoup plus étendu dans l'examen des objectifs en matière de rendement et non pas de s'en tenir aux récompenses et sanctions et aux questions connexes.

[Text]

So as far as subclause (b) is concerned, that only empowered the transfer of some rather vague unspecified duties, and I was a little concerned about that when I read it, because I do not know what that means. It is a kind of open-ended delegation. It takes that out, and I think that is more proper, because I thought that subclause (b) did not really fit in here anyway.

Mr. Neil: Another question to Mr. Thompson, if I may, Mr. Chairman.

The Chairman: Yes, Mr. Neil, you may.

Mr. Neil: Mr. Thompson, do you feel that paragraph (ii) of the proposed amendment is wide enough to include the study of awards and sanctions?

Mr. Thompson: Yes, definitely. If it is not wide enough in paragraph (ii), it certainly is wide enough in the opening words of the clause itself.

Mr. Neil: Thank you.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): I would like to move an amendment to the amendment, if I may, but after Mr. Mazankowski.

The Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: I wondered, Mr. Chairman, if I could ask either Mr. Kroeger or Mr. Lefebvre that by removing subclause (b), whether in any way that would restrict any such duties or functions that could be referred to the committee as compared to subclause (a) where the minister really in effect could call upon the committee to do the same thing.

I guess what I am saying is: Are there any specific duties and functions that might be excluded by the committee as a result of the removal of subclause (b), bearing in mind that there is a similar provision in subclause (a)?

Mr. D. Lefebvre: Mr. Chairman, I think so. I do not have specific examples in mind, except maybe the ones you gave earlier. In subclause (a), it restricts the role of the committee to one of advising and making recommendations; through subclause (b), the Governor in Council could somewhat enlarge that role by possibly giving some powers to do some research or study, if it were felt appropriate. There are probably other instances where the role of the committee could go beyond providing advice and making recommendations, but I do not have specific examples in mind.

• 1550

Mr. Mazankowski: You are, I guess, presuming that the role of the Senior Grain Transportation Committee is going to be transformed from that of an advisory body to a decision-making body, if the Governor in Council saw fit. We just heard a long litany of reasons why they should not be given resources to do that sort of work, because they were strictly a body that was going to be advisory and enunciate general policy. So we are caught in a bit of a dilemma, because we have a dual interpretation of the role of this committee.

[Translation]

En ce qui concerne le paragraphe (b), celui-ci autorisait uniquement le transfert de certaines tâches plutôt vagues et non précisées et ce point m'a inquiété quelque peu lorsque j'ai lu, car je ne sais pas ce qu'il veut dire. C'est une espèce de délégation illimitée. L'amendement retire cette disposition et je pense que cela vaut mieux car je trouvais que, de toute façon, le paragraphe (b) n'avait pas vraiment sa place à cet endroit.

M. Neil: Une autre question à M. Thompson, si vous me le permettez, monsieur le président.

Le président: Oui, monsieur Neil allez-y.

M. Neil: Monsieur Thompson, jugez-vous que l'alinéa (ii) de l'amendement proposé est suffisamment étendu pour englober l'étude des récompenses et sanctions?

M. Thompson: Oui, nettement. Si cela n'est pas assez étendu dans l'alinéa (ii), c'est certes dans le cas dans le libellé préliminaire de l'article lui-même.

M. Neil: Merci.

M. Reid (Kenora—Rainy River): J'aimerais proposer une modification de l'amendement, si on me le permet, mais après M. Mazankowski.

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: J'aimerais, monsieur le président, demander à M. Kroeger ou à M. Lefebvre, en faisant disparaître le paragraphe (b) on restreint de quelque façon les devoirs ou fonctions qui pourraient être confiés au comité par rapport au paragraphe (a), qui permet en réalité au ministre de demander la même chose au comité.

En d'autres termes: Y a-t-il des fonctions et devoirs précis qui pourraient être enlevés au comité par la disparition du paragraphe (b) si l'on tient compte qu'une disposition semblable existe dans le paragraphe (a)?

M. D. Lefebvre: Monsieur le président, je le crois. Je ne puis songer à des exemples particuliers pour l'instant, sauf peut-être ceux que vous avez évoqués plus tôt. Dans le paragraphe (a), le rôle du comité se limite à celui d'offrir des conseils et de présenter des recommandations; par le moyen du paragraphe (b), le Gouverneur en conseil pourrait de quelque manière élargir ce rôle, peut-être en accordant des pouvoirs de recherche ou d'étude, s'il le jugeait bon. Il y a probablement d'autres cas où le rôle du comité pourrait s'étendre au-delà des conseils et des recommandations, mais je ne puis songer à aucun exemple particulier.

M. Mazankowski: Vous supposez, j'imagine, que le rôle du Comité supérieur du transport du grain va être transformé pour passer de celui d'un organisme consultatif à un organisme de décision, si le Gouverneur en conseil le juge à propos. Nous venons tout juste d'entendre une longue liste de raisons pour lesquelles le comité ne devrait pas se voir accorder les ressources lui permettant de faire ce genre de travail puisqu'il s'agit strictement d'un organisme consultatif qui formule des politiques générales. Nous sommes donc pris entre deux feux, car nous avons deux interprétations du rôle de ce comité.

[Texte]

Mr. D. Lefebvre: There is no question that the present role of the committee is to provide advice and make recommendations.

The Chairman: Mr. Kroeger—I am sorry, Mr. Lefebvre, I thought you were through.

Mr. D. Lefebvre: There is an opening for some evolution of that role in the future, but, again, if the role is satisfactory as it is (b) could be deleted, I would think.

The Chairman: Mr. Kroeger.

Mr. Kroeger: Mr. Chairman, this provision reflects, first of all, Dr. Gilson's original recommendation for a committee with executive powers. As I mentioned during one of our discussions in the committee last week, the Central Co-ordinating Agency Task Force then had second thoughts about whether it was a good idea to give the committee executive powers. They ended up coming out in favour of an advisory role, but because of the possibility that circumstances could change and at some point perhaps the committee could have more of an advisory role, there was a request from the groups in the west to facilitate that, hence this Clause 12.(b). That clause is there more, I think, to provide for future contingencies than it is to implement anything in the near term, but it is intended to avoid placing impediments, if you like, in the way of the development of this committee's functions.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, what we are really trying to do is to pin down what those other duties and functions might be that it could be called upon by the Governor in Council to perform. Perhaps if we can nail that down we will have a better understanding.

We are getting two versions here of the role of this committee and that is the dilemma that we are in. We just heard a sermon from the parliamentary secretary that there was no need for duplication. What you are really, in effect, saying is that there could be some duplication in that the Governor in Council may say to the committee: Here, you take this issue and study it and bring forth a solution. We heard earlier that that would be the role of the administrator. Let us get it straight.

Mr. Kroeger: I do not think there are two versions of the role of the committee. The role of the committee is advisory. However, 10 years from now circumstances might be different and it might then be judged desirable to give that committee some other responsibilities. It is clear at present that the committee is advisory and nothing else.

Mr. McKnight: Maybe you were not able to answer, or I missed it, but what roles or functions do you see, or were put forward in the study of this bill or in the Gilson process, that could be included under the existing subparagraph (b) that would not be included in the opening remarks:

advise and make recommendations to the Minister or Administrator, as the case may be, on any matter affecting the transportation, shipping or handling of grain, including

[Traduction]

M. D. Lefebvre: Il ne fait aucun doute que le rôle actuel du comité est de fournir des conseils et de présenter des recommandations.

Le président: Monsieur Kroeger—Pardon, Monsieur Lefebvre, je croyais que vous aviez terminé.

M. D. Lefebvre: La possibilité existe d'une évolution de ce rôle pour l'avenir, mais, encore une fois, si le rôle est satisfaisant dans sa description actuelle, on pourrait, je pense, faire disparaître (b).

Le président: Monsieur Kroeger.

M. Kroeger: Monsieur le président, cette disposition traduit tout d'abord, la recommandation originale du Dr Gilson relative à un comité possédant des pouvoirs exécutifs. Comme je l'ai mentionné au cours d'une de nos discussions en comité la semaine dernière, le groupe de travail sur l'organisme central de coordination a changé d'idée sur le bien-fondé des pouvoirs exécutifs à accorder au comité. ??Eh fin de compte, il s'est prononcé pour un rôle consultatif, mais, à cause de la possibilité d'un changement de la conjoncture autorisant peut-être plus tard un rôle consultatif plus étendu de la part du comité, les groupes de l'Ouest ont demandé de faciliter cette évolution, d'où cette disposition 12.(b). Cette disposition vise davantage, d'après moi, des possibilités futures que la réalisation de quoi que ce soit dans un proche avenir, mais elle a pour objet d'empêcher que des obstacles, pourrait-on dire, soient dressés contre l'évolution des fonctions de ce comité.

M. Mazankowski: Monsieur le président, ce que nous essayons de faire, en réalité, c'est de préciser ces autres devoirs et fonctions qui pourraient être formulés par le Gouverneur en conseil. Si nous pouvions préciser cela, peut-être comprendrions-nous mieux.

Nous avons ici deux versions du rôle de ce comité et c'est pourquoi nous sommes dans un dilemme. Le secrétaire parlementaire vient de nous faire un sermon pour nous dire qu'il n'est pas nécessaire de faire double emploi. Ce que vous dites, en réalité, c'est qu'il pourrait y avoir double emploi puisque le Gouverneur en conseil pourrait communiquer au comité le message suivant: prenez cette question, étudiez-la et formulez une solution. On nous a dit plus tôt que ce serait là le rôle de l'administrateur. Qu'en est-il au juste?

M. Kroeger: Je ne pense pas qu'il existe deux versions du rôle du comité. Le comité a un rôle consultatif. Toutefois, dans 10 ans, les circonstances pourraient être différentes et l'on pourrait alors juger souhaitable de confier d'autres responsabilités à ce comité. Pour l'instant, il est clair que le comité est consultatif et rien de plus.

M. McKnight: Peut-être avez-vous été incapable d'y répondre ou ai-je manqué cette réponse, mais quels sont les rôles ou fonctions que vous envisagez ou qui ont été proposés dans l'étude de ce projet de loi ou dans le travail du comité Gilson qui pourraient être englobés dans le sous-article existant (b) et qui ne pourraient pas être couverts par les observations d'ouverture:

conseiller le ministre ou l'administrateur, selon le cas et lui faire des recommandations sur toute question intéressant le

[Text]

What do you envisage could be put forward under (b) that would not be put forward under (a)?

• 1555

Mr. Kroeger: I was just looking at page 29, Chapter V, of Dr. Gilson's report.

Mr. Mazankowski: What page?

Mr. Kroeger: Chapter V, page 29. This is the executive model of the committee. He says that the committee should be responsible for initiating and approving policy. It should be responsible for approving performance and service guarantees. That is not provided for in the bill.

But perhaps at one point, and I do not know whether this is legally possible—Mr. Lefebvre might comment... the Governor in Council might find a way of delegating to the committee the final approval of performance and service guarantees. At present, the role of the committee is advisory; but after a certain number of years of functioning of the committee, perhaps a way would be found of delegating these kinds of powers to it.

Mr. McKnight: But, Mr. Kroeger, could not the minister, in paragraph (a), in the opening remarks, direct the committee to do exactly what Mr. Gilson has recommended in his report?

Mr. Kroeger: As I read Clause 12.(a), it simply empowers the committee to make recommendations. There is no way that you could give them approval to make final decisions about anything.

Mr. McKnight: Well, I guess we are into semantics. If they are going to be asked by Governor in Council, or be asked by the minister, to approve or disapprove of a certain project or a certain implementation, they would be making that advice to the minister; and the minister would not be abdicating his responsibilities to the committee in any case, would he? Do you envisage that; that the Minister of Transport in some areas would be totally abdicating his responsibility to this committee?

Mr. Kroeger: The difficulty Mr. McKnight points to is the reason why, at present, the role of the committee is advisory, because there were difficulties identified in present circumstances of delegating decision-making power to that committee. Those difficulties may always persist; I do not know. Perhaps a way will be found. Perhaps a future Minister of Transport will see fit to give this body the final decision-making power.

Mr. McKnight: Mr. Kroeger, through you, Mr. Chairman, when you are talking about final decision-making power, I would presume you are referring to powers such as those—not the same but such as—that are encompassed in the National Transportation Act and the Canadian Transport Commission, with the only appeal to Governor in Council as to their rulings.

[Translation]

transport, l'expédition ou la manutention du grain, y compris

A votre avis, qu'est-ce qui pourrait être proposé en vertu du paragraphe (b) qui ne pourrait l'être en vertu du paragraphe (a)?

M. Kroeger: Je consultais le rapport de M. Gilson, à la page 29, le chapitre V.

M. Mazankowski: Quelle page?

M. Kroeger: Le chapitre V, page 29. L'auteur propose le modèle exécutif du comité. Il déclare que le comité devrait être chargé d'élaborer et d'approuver la politique; qu'il devrait s'occuper d'approuver les garanties de résultats et de service. Le projet de loi ne dit rien à ce sujet.

Mais il se peut qu'à un moment donné, et je ne sais pas si cela est possible légalement—M. Lefebvre pourrait peut-être nous donner son avis sur cela—le gouverneur en conseil trouve moyen de déléguer au comité le pouvoir d'approuver en définitive les garanties de résultat et de service. À l'heure actuelle, le comité n'exerce qu'une fonction consultative, mais après quelques années, on pourrait éventuellement lui déléguer ces pouvoirs.

M. McKnight: Mais monsieur Kroeger, en vertu du paragraphe a), le ministre ne pourrait-il pas ordonner au comité de faire exactement ce que M. Gilson recommande dans son rapport?

M. Kroeger: Si je comprends bien l'article 12(a), le comité est simplement autorisé à faire des recommandations. Il n'est aucunement autorisé à prendre des décisions définitives à propos de quoi que ce soit.

M. McKnight: Je suppose que nous nous disputons sur les mots. Si le gouverneur en conseil ou le ministre lui demande d'approuver ou de rejeter un projet ou la mise en application d'un programme, cela constituerait un conseil adressé au ministre; mais cela ne signifierait pas que le ministre abdique ses responsabilités en faveur du comité, n'est-ce pas? Entrevoiez-vous la possibilité que le ministre des Transports abdique entièrement ses responsabilités en faveur du comité dans certains domaines?

M. Kroeger: C'est précisément en raison de la difficulté que signale M. McKnight que le comité est appelé à jouer son rôle consultatif, parce que l'on a effectivement vu que le fait de déléguer certains pouvoirs de prise de décision au comité présenterait des difficultés dans les circonstances actuelles. Il se peut que ces difficultés persistent, je n'en sais rien. Peut-être trouverons-nous une solution. Il se pourrait qu'un autre ministre des Transports juge opportun d'accorder au comité des pouvoirs décisionnels.

M. McKnight: Monsieur Kroeger, lorsque vous parlez de pouvoirs de prise de décision finale, je suppose que vous voulez dire les pouvoirs semblables—semblables, dis-je, et non identiques—à ceux que prévoit la Loi nationale sur les transports et qui sont exercés par la Commission canadienne des transports, dont les décisions ne peuvent faire l'objet

[Texte]

Are these the powers that you could envisage being vested within this committee?

Mr. Kroeger: It is very difficult to answer the question, and, as we indicated earlier, subclause (b) is not, I think, regarded as being of the essence in Clause 12, let alone as being of the essence to the bill. It is really included in the bill in response to a desire expressed by a number of groups in western Canada to make it possible for this entity to evolve.

But I do not want to overstate the case for it, because the kind of difficulties that Mr. McKnight, Mr. Mazankowski and others have referred to—the sorts of problems of accountability that one would get into—those are all, I think, very valid.

If this committee were to conclude that those difficulties were sufficiently important and permanent in character that Clause 12.(b) really might as well be deleted, it is not our judgment that this would have a serious effect on this proposed act.

Mr. McKnight: One final comment, Mr. Chairman. I would think something as important and as dramatic a shift, as would be encompassed in the implementation of something under (b), would almost require an act of the Parliament of Canada and great debate and discussion about those changes. I do not see it taking place—I really do not, Mr. Chairman—without that debate and discussion and a specific act of the Parliament of Canada.

• 1600

An hon. Member: Hear, hear!

Mr. Kroeger: I would be inclined to agree, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I can support the amendment proposed by Mr. Mazankowski because it is an improvement, I think, on Clause 12. I look on it as narrowing to some extent the prerogatives of the minister or the administrator as it relates to this committee.

I sense in this, and particularly in Clause 12.(b) what I call the VIA Rail syndrome. If you want to have certain powers, you should darned well put it in the legislation. If you are writing a law, do not leave it so open-ended that the Governor in Council can do any darned thing they want. That wording:

(b) shall perform such other duties and functions in relation to...

—etc., just leaves it wide open for the administrator or the Governor in Council. If you want a bill which spells out the powers, give them to us and we will consider them. But let us not leave an open end which could provide powers that would otherwise need to be in a statute.

I approve of the elimination of Clause 12.(a)(iii):

(iii) the allocation of railway cars for the movement of grain.

Mr. Chairman, when you look at the composition of the committee, as is now the case with the amended Clause

[Traduction]

d'appels qu'auprès du gouverneur en conseil? S'agit-il là des pouvoirs que vous envisagez pour ce comité?

M. Kroeger: Il est difficile de répondre à cette question. Comme nous l'avons déjà signalé, le paragraphe (b) ne constitue pas l'élément essentiel de l'article 12 et encore moins celui du projet de loi. Il a été inclus dans le bill pour satisfaire à la demande de certains groupes de l'Ouest qui veulent permettre à cet organisme d'évoluer.

Je ne veux pas m'attarder trop longtemps sur ce point, parce que les difficultés que M. McKnight, M. Mazankowski et d'autres ont signalées—par exemple celui de la responsabilité—sont toutes des préoccupations valables.

Si le comité concluait que ces difficultés sont d'une importance telle qu'il faudrait supprimer l'article 12(b) à notre avis cela n'aurait pas de grandes répercussions sur le bill.

M. McKnight: Une dernière observation, monsieur le président. Je pense qu'un changement important, du genre de ceux qui seraient mis en oeuvre en vertu de l'article 12(b) exigerait presque l'adoption d'une loi par le Parlement et devrait faire l'objet de débats et de discussions. Je ne vois pas comment un changement de cet ordre pourrait être mis en oeuvre sans d'abord faire l'objet de débats et de discussions et sans que le Parlement adopte une loi spécifique.

Une voix: Bravo!

M. Kroeger: Je suis d'accord, monsieur le président.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'appuis l'amendement proposé par M. Mazankowski parce qu'il constitue à mon avis une amélioration de l'article 12. Il me semble qu'il restreint les privilèges du ministre ou de l'administrateur en ce qui concerne le comité.

Je vois dans tout cela, et surtout dans l'article 12(b), ce que j'appelle le syndrome de VIA. Si l'on veut avoir certains pouvoirs, il faut que ceux-ci figurent dans la loi. Si vous rédigez un projet de loi, et bien assurez-vous qu'il ne soit pas flou au point de laisser au gouverneur en conseil la possibilité de faire tout ce qu'il veut. Le paragraphe stipule:

(b) doit s'acquitter des autres fonctions afférentes...

... etc. Cela donne toute liberté au gouverneur en conseil ou à l'administrateur de faire ce qui leur plaît. Si le gouvernement veut préciser des pouvoirs, alors qu'il nous les propose, nous les étudierons. Il ne faut pas laisser le bill aussi flou, parce que certains pourraient alors s'approprier de pouvoirs qui n'y sont pas prévus.

J'approuve la suppression de l'alinéa 12a) (iii)

(iii) l'affectation des wagons aux mouvements de grains.

Monsieur le président, il suffit de voir la composition du comité, telle qu'elle est actuellement en vertu de l'alinéa

[Text]

12.(a)(iii), an overwhelming majority of the committee could make allocation of railway cars that will assist, you can be certain, the two railroads. The representatives from the trucking industry and some of the private grain trade will not be interested in allocating any more cars than they have to to the 2,000 miles of branch line they would like to see abandoned. And that is a direct interference with the authority and the powers of the Canadian Wheat Board. It reduces their mandate to sell the maximum amount of grain at the best possible return for the grain producer. So I approve of deleting that provision as provided for by Mr. Mazankowski's amendment.

The only fear I have with the bill as it reads in Clause 12 and with Mr. Mazankowski's amendment, again, has to do with the authority of not only of the Canadian Wheat Board but of the Canadian Grain Commission and the Canadian Transport Commission. This committee, again, could so affect the allocation of railway cars, so affect the decision-making on the whole process and the abandonment of railway lines, as to emasculate to some degree any one of those three other agencies. I would prefer that this whole damn thing be deleted or else be put under the aegis of the Canadian Wheat Board. But at least Mr. Mazankowski's amendment is some improvement and narrows to some extent what is in Clause 12 at present. Therefore, I can support it, even though I am not totally happy with it.

The Chairman: Thank you. Mr. Reid has a subamendment to propose. Oh, just before you do that, Mr. Mazankowski has another question.

Mr. Mazankowski: With your permission, Mr. Reid, I would like just to ask Mr. Kroeger or Mr. Lefebvre this: While we are dealing in Clause 12 with the committee, then in Clause 19 with the administrator, really, by leaving Clause 12.(b) in place, it seems to me the Governor in Council could ask the committee to "perform such other duties and functions" similar in nature to Clause 19.(1)(b), where the administrator is asked to

... comply with any general or specific directions of the minister.

Now, here again, we get to the roles of the two different bodies. If the committee has an advisory policy role, then I submit to you that it may not be necessary to provide that provision in Clause 12.(b), because the administrator will in effect have that power, or power of a similar nature, in Clause 19.(1)(b). The issue is, which body is the better group to carry out those kinds of specific duties. I guess the question is, do you see a similarity in roles arising out of those two specific clauses that empower in the one case the committee and in the other case the administrator to do a broad range of things?

• 1605

The Chairman: Mr. Kroeger.

Mr. Kroeger: I think Mr. Mazankowski's point is generally valid. Just on the last question he raised, the bill does seek to

[Translation]

12a)(iii) pour comprendre que la plupart des membres vont affecter les wagons de manière à aider, si vous voulez, les deux sociétés ferroviaires. Les représentants de l'industrie de camionnage et certains membres des entreprises privées de commerce du grain ne voudront pas affecter plus de wagons qu'ils n'ont à l'heure actuelle aux 2,000 milles d'embranchements dont ils souhaitent l'abandon. Cela gêne directement l'exercice des pouvoirs et de l'autorité dont est investie la Commission canadienne du blé. Cela l'empêche de vendre la quantité maximale de grains de manière à obtenir le meilleur rendement possible pour les céréaliculteurs. Par conséquent, j'approuve la suppression de cette disposition, comme le prévoit l'amendement de M. Mazankowski.

Ma seule crainte, en ce qui concerne l'article 12 du bill et l'amendement de M. Mazankowski, a trait aux pouvoirs non seulement de la Commission canadienne du blé mais aussi de la Commission canadienne des grains et de la Commission canadienne des transports. Je le répète, le comité pourrait influencer à un tel point l'affectation des wagons que ses recommandations se répercuteraient sur les décisions prises, notamment au sujet de l'abandon de voies ferrées. N'importe lequel de ces organismes pourraient en sortir émasculé. Je préférerais que tout cela soit éliminé ou alors relève de la Commission canadienne du blé. Mais au moins, l'amendement de M. Mazankowski constitue une amélioration et limite jusqu'à un certain point l'application de l'article 12. Par conséquent, je l'appuie, mais si je n'en suis pas entièrement satisfait.

Le président: Merci. M. Reid a un sous-amendement à proposer. Excusez-moi, monsieur Mazankowski voudrait auparavant poser une question.

M. Mazankowski: Si vous me le permettez, monsieur Reid, je voudrais poser à M. Kroeger ou à M. Lefebvre la question suivante: puisqu'on traite du comité à l'article 12 et de l'administrateur à l'article 19, il me semble que si le paragraphe 12b) demeure inchangé, le gouverneur en conseil pourrait demander au comité de «s'acquitter des autres fonctions» semblables à celles qui sont prévues à l'alinéa 19(a)b), qui stipule que l'administrateur doit

... se conformer aux instructions générales ou particulières du ministre.

Alors, voici qu'on revient aux rôles des deux organismes. Si le Comité exerce une fonction de consultation en matière de politique, il ne me semble pas nécessaire d'inclure cette disposition en 12b), puisque l'administrateur aura en fait ce pouvoir, ou un pouvoir semblable, en vertu de l'alinéa 19(1)b). La question qui se pose est donc de savoir lequel de ces deux est le mieux placé pour exercer cette fonction. Essentiellement, je suppose, la question est la suivante: Y a-t-il une similitude de rôles prévus à ces deux articles, l'un accordant des pouvoirs au comité et l'autre à l'administrateur?

Le président: Monsieur Kroeger.

M. Kroeger: Je pense que M. Mazankowski avance un point défendable. En réponse à sa dernière question, il me semble

[Texte]

create quite a lot of symmetry between the responsibilities of the administrator and of the committee. That is deliberate. The intent is that they would work closely together, that they would have the same kinds of areas of responsibility, that they would be looking at the same kinds of things, even though their roles would quite different in the sense that the administrator is clearly an official and subject to ministerial direction and the committee is independent.

I would agree, as I indicated earlier, that no real harm would be done in deleting 12.(b), because 19.(1)(a) certainly leaves it open for the minister to have the administrator take on a number of these functions. And if the kind of relationship with the committee develops that we hope will develop, then that committee would be involved in those activities. So there is no particular harm that would be done, from our point of view, from taking out 12.(b).

The Chairman: Mr. Reid . . .

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: —has a subamendment he wishes to propose to Mr. Mazankowski's amendment.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Yes, Mr. Chairman. I have given you the actual text of it, but I will explain what it does.

The Chairman: Do you want me to read it?

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): If you would, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Reid is proposing an amendment . . .

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): To the amendment.

The Chairman: —by the addition of the words in subsection (i):

performance objectives for system participants and awards and sanctions related thereto

In other words, he is putting back the wording that was in the . . .

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): In other words, I put back the definition of performance objectives and what it means. That narrows it, instead of broadening it.

The Chairman: Mr. Neil.

Mr. Neil: Mr. Chairman, one of the concerns that I have regarding the inclusion of awards and sanctions in one of the functions of the committee is that it seems to me that there is a conflict of interest, in that the people who will be sanctioned, or who will have the advantages of the awards, are the very people who are making the decision as to what they will be. If you look back into the powers of the administrator, the administrator has certain powers with respect to developing a notional scheme of sanctions and so on . . .

The Chairman: Yes.

Mr. Neil: —and he can consult with the Senior Grain Transportation Committee on any matter. It seems to me that the logical place for the awards and sanctions is in the hands of the administrator and not within the purview of the Senior Grain Transportation Committee. What you have is a

[Traduction]

qu'effectivement le bill vise à créer une espèce de symétrie entre les responsabilités de l'administrateur et celles du comité. C'est voulu, puisqu'on vise à les faire travailler en étroite collaboration. Il faudrait donc qu'ils aient des domaines de compétence identiques, qu'ils soient appelés à examiner les mêmes questions et ce, même si leurs rôles sont distincts puisque l'administrateur serait un fonctionnaire, assujéti aux directives du ministre, et que le comité serait autonome.

Je conviens, comme je l'ai dit tantôt, qu'il n'y aurait pas de mal à supprimer le paragraphe 12b), puisque l'alinéa 19(1)a) permet au ministre d'affecter certaines de ces fonctions à l'administrateur. Et si le lien que nous espérons voir émerger avec le comité se concrétise, alors ce dernier s'occuperait de ces activités. Par conséquent, il n'y aurait pas de mal, à notre avis, à supprimer le paragraphe 12b).

Le président: M. Reid veut . . .

M. Mazankowski: Merci monsieur le président.

Le président: . . . présenter un sous-amendement à l'amendement de M. Mazankowski.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Oui, monsieur le président. Je vous en ai donné une copie, mais je vais en expliquer le but.

Le président: Voulez-vous que je le lise?

M. Reid (Kenora—Rainy River): S'il vous plaît, monsieur le président.

Le président: M. Reid propose un amendement . . .

M. Reid (Kenora—Rainy River): A l'amendement.

Le président: . . . par l'ajout de ce qui suit l'alinéa (i)

les objectifs de résultat des participants et les primes et sanctions qui s'y rattachent

Autrement dit, il rajoute ce qui était . . .

M. Reid (Kenora—Rainy River): Autrement dit, je rajoute la définition des objectifs de résultat. Cela précise le sens plutôt que de l'élargir.

Le président: Monsieur Neil.

M. Neil: Monsieur le président, ce qui me préoccupe quant à l'ajout des primes et des sanctions ou fonctions du comité, est le fait qu'il me semble y avoir conflit d'intérêt puisque les personnes qui recevront des primes ou des sanctions sont les mêmes qui décideront en quoi celles-ci vont consister. Si l'on examine les pouvoirs de l'administrateur, on voit que ce dernier est chargé de concevoir les sanctions et . . .

Le président: Oui.

M. Neil: . . . il peut consulter le comité supérieur du transport du grain sur n'importe quel sujet. Il me semble donc que c'est l'administrateur et non pas le comité supérieur du transport du grain qui devrait être chargé des primes et des sanctions. C'est un peu comme si quelqu'un était déclaré

[Text]

situation where somebody is found guilty in court and the judge says to him: Well, you make up the decision as to what your penalty is going to be. I am not happy with that particular wording in the clause, because of the conflict of interest.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): I do not see that there is any particular conflict of interest in the advisory committee's looking at it, because anything it does is advisory. It does not have the rule of law behind it.

• 1610

Secondly, only the participants are likely to be the ones who know where it is going to hurt the other guy, and in point of fact we have to have something in the act in some place that is in the powers of the administrator because we all admit that with the system we have put in place to pay the railways instead of paying the producer there is no other way for some kind of incentives to be developed to ensure that efficiency and changes take place.

The question you have to deal with is that if you do not permit the advisory committee to discuss what we are permitting the administrator to do—and in point of fact we are giving the administrator an unfettered hand—it strikes me that the sensible thing is to make sure that some kind of agreed-upon incentives—and sanctions, for that matter, as well—are arrived at that are perceived by everybody to be reasonably fair. I doubt in any case whether or not the administrator would want to put into effect a series of sanctions and incentives without discussing it with the people who are in the game, and I think if he is going to do that you might as well say he can do it.

We are talking of 19. We are talking about somebody else's powers. We are talking about the things the advisory committee can do. I think it is not sensible for us to create an advisory committee and not to have its ability to advise symmetrical with the powers that the administrator and the other participants have. After all, the purpose of the advisory committee is to advise on what the powers are and how they are to be exercised and how the decisions are to be taken by the people they are advising, and if we go about cutting down the ability of the advisory committee to do these things then we are making a mockery of the process. We are going to put words into it that allow them to do it anyway or the consulting is going to go on behind closed doors.

Mr. Mazankowski: You just clipped their wings in an earlier amendment.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): We have not clipped their wings in any way, but I am suggesting that this indeed would clip their wings. In point of fact, this amendment, judging from the testimony we have had, does in fact clip their wings. The amendment removes the specific subject of the allocation of railway cars. Now, I am prepared to let that one go by because I think in general it is covered by Clause 2, but the thrust of this amendment is to reduce the specific notions of what the advisory committee can advise on and to provide it with perhaps less general powers than it enjoyed before.

[Translation]

coupable et que le juge lui disait: Eh bien, à vous de décider de votre peine. Je n'aime pas le libellé de cet article à cause justement de ce conflit d'intérêt.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Je ne vois pas comment on peut dire qu'il y a un conflit d'intérêt simplement parce que le comité se penche sur cette question, puisqu'il n'a qu'un rôle consultatif. Il n'est pas chargé d'appliquer la règle de droit.

En second lieu, les seuls participants seront probablement ceux qui connaissent le point vulnérable de l'adversaire, et en fait il nous faut à tout prix mettre quelque chose, quelque part dans la loi, en ce qui concerne les pouvoirs de l'administrateur car nous sommes tous d'accord pour reconnaître qu'avec le système que nous avons adopté et qui prévoit les paiements aux compagnies de chemin de fer et non aux producteurs, il n'existe aucun autre moyen de stimuler l'efficacité et les changements.

La question qui se pose à nous est la suivante: si vous n'autorisez pas le comité consultatif à discuter de ce que nous autorisons l'administrateur de faire—dans la pratique, nous lui laissons une entière liberté—et il me semble que la seule chose raisonnable à faire est de s'assurer que l'on se mette d'accord sur des stimulants—ainsi d'ailleurs que sur des sanctions—que tout le monde juge raisonnablement équitables. Je doute fort d'ailleurs que l'administrateur veuille appliquer une série de sanctions et de stimulants sans en discuter avec les intéressés, et j'estime que si c'est ce qu'il va faire autant lui dire qu'il peut aller de l'avant.

Nous parlons du chiffre 19. Nous parlons des pouvoirs de quelqu'un d'autre. Nous parlons de ce que le comité consultatif peut faire. À mon avis, il ne serait pas raisonnable de créer un comité qui n'aurait pas des pouvoirs consultatifs équivalant aux pouvoirs de l'administrateur et des autres participants. Après tout, ce comité a pour mission de fournir des conseils sur les pouvoirs effectifs, sur la manière de les exercer et sur la manière dont les gens qu'il conseille doivent prendre des décisions, et si nous nous mettons à rogner ses attributions, l'ensemble du processus devient un simple simulacre. Il faut donc que nous utilisions le terme qui lui permette de toute façon d'exercer ses pouvoirs, sans cela les consultations continueront à se faire à huis clos.

M. Mazankowski: La modification que vous venez d'apporter a rogné les ailes de ce comité.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Pas du tout, mais j'estime que ceci leur rognerait effectivement les ailes. En fait, si j'en juge d'après le témoignage que nous avons entendu, c'est le résultat que donne cette modification. L'amendement élimine la question de la répartition des wagons. Je suis d'accord pour laisser passer cela car j'estime que ce point est couvert par la clause 2, mais cet amendement vise surtout à réduire les points particuliers sur lesquels le conseil consultatif peut intervenir et lui donner peut-être des pouvoirs d'ensemble plus réduits que ceux dont il jouissait auparavant.

[Texte]

Then it goes further to clip the wings by ensuring that at no time could it ever take on executive powers.

I am prepared to accept that, but this amendment really has the effect of weakening the clause. Certainly I do not think you could argue it strengthens the clause. It weakens the clause. All I am suggesting is there are some areas that the bill as a whole is weak in, and particularly looking at the question of awards and sanctions, and I feel that is a legitimate area for the advisory committee to be looking at.

Mr. Neil: I look at it from the conflict of interest point of view, but on the other hand, Mr. Reid . . .

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Everybody is in conflict of interest on that committee.

Mr. Neil: If you look at subparagraph (ii), "measures to improve the capacity, reliability and efficiency of the grain transportation, shipping and handling system", surely that is broad enough to include the power to examine a system of awards and sanctions and make recommendations on it.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): If it is broad enough, why are you taking it out in that case? If it is already included in the general clause, why not leave the specific authority or the specific direction there? If what you say is true, your amendment has no effect. I am assuming your amendment is serious and it does have an effect.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I can agree with what Mr. Neil just said. I wish he had followed the same line of argument when I was trying to keep the railways off this committee in terms of the conflict of interest argument.

I agree that in terms of awards and sanctions the very make-up of the committee, with the exception of the representatives of producers and the pools, UGG . . . they are obviously going to advise high awards and low sanctions when it affects themselves. They are going to advise that.

The sanctions in this legislation are already in place, and the sanctions are on the grain producer.

• 1615

He is going to pay more freight charges. The awards for the grain producer? If he produces more, and he does not get the awards, he is going to pay even more freight charges. So there are not any awards. There is no incentive for him to increase his efficiency and production. So the sanctions are against the grain producers through the whole damn pace. So let us not have the participants other than the grain.

The way to make up that committee is there will be six, at the most seven, who will be fighting on behalf of grain producers, and all the rest will be looking at how big an award

[Traduction]

Cet amendement lui rogne donc un peu plus les ailes puisqu'il lui est interdit de jamais assumer des pouvoirs exécutifs.

D'accord, mais cet amendement a en fait pour résultat d'affaiblir la clause. On ne peut certainement pas soutenir qu'elle la renforce. Tout ce que je veux dire c'est que dans certains domaines, le projet de loi révèle des faiblesses, en particulier en ce qui concerne la question des attributions et des sanctions, et j'estime qu'il est tout à fait légitime que le conseil consultatif examine la question.

M. Neil: Je considère personnellement la question sous l'angle du conflit d'intérêt, mais en revanche, monsieur Reid . . .

M. Reid (Kenora—Rainy River): Tout le monde fait face à un conflit d'intérêt dans ce comité.

M. Neil: Si vous vous reportez à l'alinéa 2, «Mesures destinées à améliorer la capacité, la fiabilité et l'efficacité du système de transport, d'expédition et de manutention du grain», vous avez sûrement là un énoncé suffisamment général pour qu'il couvre les pouvoirs requis pour examiner un système de primes et de sanctions et faire des recommandations à son sujet.

M. Reid (Kenora—Rainy River): S'il est suffisamment large, pourquoi donc voulez-vous le supprimer? S'il figure déjà dans la clause générale, pourquoi ne pas laisser ici les pouvoirs particuliers? Si ce que vous dites est vrai, votre amendement est inutile. Je suppose pourtant que l'amendement que vous proposez est sérieux et qu'il débouche sur quelque chose.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, je suis d'accord avec ce que M. Neil vient de dire. Je regrette de ne pas avoir utilisé les mêmes arguments lorsque j'essayais de tenir les compagnies de chemin de fer à l'écart de ce comité en arguant du conflit d'intérêt.

Je reconnais qu'en ce qui concerne les primes et les sanctions du fait de la composition même du comité, à l'exception des représentants des producteurs et des pools, celui-ci recommandera manifestement des primes élevées et des sanctions réduites lorsque cela les touche directement. C'est indéniablement ce qu'il recommandera.

Les sanctions sont déjà prévues dans ce texte législatif, et c'est le céréaliculteur qui est visé.

C'est lui qui va être obligé de payer des frais de transport plus élevés. Les primes à son intention? S'il produit plus, et n'en n'obtient pas, il paiera des frais de transport encore plus élevés. En d'autres termes, pas de prime pour lui. Rien ne l'encourage à accroître son efficacité et sa production. Dans toute cette histoire, c'est aux céréaliculteurs que sont réservées les sanctions. Réservez donc aux producteurs la participation au comité.

Dans votre comité, il y aura six ou sept personnes tout au plus qui prendront la défense des céréaliculteurs; tous les autres ne se préoccupent que de savoir comment obtenir une

[Text]

they may get and how small a sanction they will be penalized with; and the representatives with the interests of the grain producers in mind will be outnumbered two to one. I agree with leaving that "awards and sanctions" out of there for the committee to advise on. Again, that is not only inviting skunks to be inhabitants of a chicken coop, it is now also to invite them as to how they participate in eating the chickens and the eggs.

The Chairman: Mr. Flis.

Mr. Flis: Thank you, Mr. Chairman. I think we are giving up a lot, but we are willing to do that with the amendment that Mr. Reid proposed. I am wondering whether the mover would accept another small change to the amendment. In the last part of his motion, he says "and shall make quarterly reports public". I know that coincides with an earlier proposed amendment that he had; but this committee can sit at least four times a year, but not necessarily in equal quarters. We are talking about quarterly reports in two official languages.

The Canadian Wheat Board, I think, puts out an annual report only, not quarterly reports. Most other Crown corporations, etc., give out annual reports; and I am wondering whether it would not be sufficient to request or demand an annual report, rather than a quarterly, because it is asking quite a bit—quarterly report, as I say, in the two official languages.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I was not thinking of it in terms of an annual report. I was thinking of it in terms of a progress report; and really all that is required is a newsletter or a news release, and it may only involve two or three pages on pieces of paper. My recommendation is patterned after the experience of the Grain Transport Authority, the co-ordinator who issues regular reports on an ongoing basis. I think it is very useful, because it keeps all participants informed, and it keeps the public informed.

I do not suggest for one minute that what is required is a glossy production, which we see in many of our annual reports. I simply see a progress report, an update, as to the ongoing activities of the Senior Grain Transportation Committee.

We are breaking new ground here, and it is going to be watched. I think that ignorance can generate suspicion and a whole host of things, and it just seems to me that there is no substitute for having an informed public, and particularly having all participants within the system adequately informed; and it was in that spirit that I advanced that recommendation.

The Chairman: The question then is upon the subamendment. Oh, you are not through.

Mr. Flis: Oh, sorry, yes. I am wondering whether the mover would be willing to add, maybe, "progress reports", because then it does get away from this sort of annual big production report that you are talking about.

[Translation]

prime maximum et une sanction minimum; les représentants ayant les intérêts des céréaliculteurs à coeur se retrouveront à un contre deux. Je suis tout à fait d'accord pour que la question des «primes et sanctions» ne relève pas de la compétence du comité. Autrement, cela reviendrait non seulement à inviter le loup dans la bergerie, mais à l'inviter à dévorer les moutons tout crus.

Le président: Monsieur Flis.

M. Flis: Merci, monsieur le président. J'estime que nous faisons une grosse concession, mais nous sommes disposés à la faire en acceptant la modification proposée par M. Reid. Je me demande s'il accepterait que l'on apporte un léger changement à cette modification. À la fin de sa motion, il déclare «et présentera des rapports trimestriels publics». Je sais que ceci correspond avec une autre proposition qu'il avait faite auparavant; mais ce comité peut siéger au moins quatre fois par an, sans qu'il le fasse exactement tous les trois mois. Nous parlons ici de rapports trimestriels dans les deux langues officielles.

La Commission canadienne du blé ne publie, je crois, qu'un rapport annuel, et non des rapports trimestriels. La plupart des autres sociétés de la Couronne, etc., publient des rapports annuels; et je me demande si cela ne suffirait pas de demander ou d'exiger un rapport annuel plutôt que trimestriel, car c'est vraiment beaucoup demander que de vouloir un rapport trimestriel dans les deux langues officielles.

M. Mazankowski: Monsieur le président, je ne voyais pas cela dans l'optique d'un rapport annuel. Il s'agissait plutôt pour moi d'un rapport intérimaire; il suffirait en fait d'un bulletin ou d'un communiqué de presse, et deux ou trois pages suffiraient peut-être. Ma recommandation est fondée sur l'expérience de l'autorité du transport des grains, qui en assure la coordination et publie régulièrement des rapports. Cela me paraît très utile car tous les participants, ainsi que le grand public, demeurent bien informés.

Loin de moi l'idée que ce qu'il nous faut c'est une publication luxueuse, ce qui est le cas de beaucoup de nos rapports annuels. Dans mon esprit, il s'agit simplement d'un rapport intérimaire, d'une mise à jour, sur les activités permanentes du Comité supérieur du transport du grain.

Nous nous engageons ici sur une voie totalement nouvelle, et cela va être suivi de très près. J'estime que l'ignorance peut engendrer le soupçon et une foule d'autres choses, et il me semble simplement que rien ne vaut un public bien informé, et surtout des participants au système qui le soient également tous; c'est dans cet esprit que j'ai fait cette recommandation.

Le président: La question porte donc sur le sous-amendement. Pardon, vous n'avez pas terminé?

M. Flis: Oh, excusez-moi, effectivement. Je me demande si l'auteur de la proposition accepterait peut-être d'ajouter le terme «rapports intérimaires», car cela permet d'échapper à la nécessité de publier le type de gros rapports annuels dont vous parlez.

[Texte]

Mr. Mazankowski: Well, we have left so much to the discretion of the committee in terms of how they make rules for the conduct of their affairs. I think we are just simply saying that we want a quarterly report. It certainly does not have to be an elaborate one, it just has to be an ongoing résumé of the activities, and the proposed activities perhaps, of what the committee is faced with. If it helps by inserting the words "progress reports", I would have no objection, but I really do not see the need for it, Mr. Chairman.

Mr. Flis: My request was to reduce the quarterly to something like annually or semi-annually, but . . .

Mr. Mazankowski: Oh, really, I think that defeats the purpose; we expected it would report on an annual basis.

The Chairman: Mr. Lefebvre.

Mr. D. Lefebvre: I have a number of questions on the last paragraph. One is also on the word "quarterly". Earlier, we said that the committee had to have at least four meetings a year. I think that if there is no meeting in a quarter it would be difficult to report, so we are in fact, I think, forcing the committee to have a meeting at least each quarter.

• 1620

My other questions relate to the last two lines. Is it the reports that are on behalf of or the activities? I would suggest the deletion of the two lines, because the purposes of the activities are specifically mentioned in (i) and (ii) of the introductory paragraph, so that must be the purpose of their activities.

Mr. Mazankowski: I thank you for that. This was not originally drafted that way. Really, the interests of maximizing returns to the producers should be more properly incorporated into sub-item (ii) or really just another statement. It was not my intention . . .

The Chairman: Is it necessary?

Mr. Mazankowski: Yes, it is—very much so. I think that was the whole reason d'être of this bill. I feel very strongly about that. I know, Mr. Chairman, Mr. Lefebvre correctly points out that there could be a misinterpretation. It was not my intention that the quarterly reports be made public in the interest of the producers, but rather the other activities, the aforementioned activities.

Mr. Lefebvre: If you were to say that, rather than say in the interest, you would have to say for the purpose. If you added at the end of (ii) . . .

The Chairman: Yes.

Mr. Lefebvre: —for the purpose of maximizing returns to producers, then we could delete the words "on behalf of and".

[Traduction]

M. Mazankowski: Eh bien, nous avons laissé tellement de choses à la discrétion du Comité en ce qui concerne la manière de décider de la conduite de leurs affaires que je répète que ce que nous voulons simplement, c'est un rapport trimestriel. Il n'est certainement pas nécessaire que ce soit une publication élaborée, il suffira d'un résumé présenté à intervalles réguliers des activités, et peut-être aussi des activités envisagées, du Comité. Si l'insertion du terme «rapports intérimaires» peut faciliter les choses, je n'ai aucune objection, mais je n'en vois vraiment pas la nécessité, monsieur le président.

M. Flis: Ce que je demandais c'est qu'au lieu d'avoir un rapport trimestriel on ait un rapport annuel ou semi-annuel, mais . . .

M. Mazankowski: Vraiment, je trouve que cela va à l'encontre de ce que nous voulions; nous comptons sur un rapport annuel.

Le président: Monsieur Lefebvre.

M. D. Lefebvre: J'ai un certain nombre de questions à poser sur le dernier paragraphe, ainsi qu'une question sur le mot «trimestriel». Nous avons dit tout à l'heure que le Comité devait se réunir au moins quatre fois par an. S'il n'y a pas de réunion au cours d'un trimestre donné, il me semble difficile de présenter un rapport; autrement dit, il me semble que nous contrainçons ainsi le Comité à se réunir au moins une fois tous les trimestres.

Les autres questions portent sur les deux dernières lignes. S'agit-il des rapports ou des activités qui se font au nom de . . . ? Je vous propose de supprimer ces deux lignes, car les objectifs des activités sont précisés aux points (i) et (ii) du paragraphe d'introduction; il doit donc bien s'agir du but des activités du comité.

M. Mazankowski: Je vous remercie de cette observation. Au départ, la rédaction était différente. Il serait en fait préférable d'incorporer l'intérêt de l'optimisation des recettes des producteurs au sous-alinéa (ii) ou faire l'objet d'un autre énoncé. Je n'avais pas l'intention . . .

Le président: Est-ce bien nécessaire?

M. Mazankowski: Oui, absolument. C'est toute la raison d'être de ce projet de loi. J'en suis absolument convaincu. Je sais, monsieur le président, que M. Lefebvre fait justement remarquer qu'il pourrait y avoir une mauvaise interprétation. Il n'entrait pas dans mon intention que les rapports trimestriels soient publiés dans l'intérêt des producteurs, mais plutôt des autres activités, des activités mentionnées auparavant.

M. Lefebvre: Au lieu de dire dans l'intérêt de . . . , il faudrait alors que vous disiez dans le but de . . . Si vous ajoutiez à la fin de (ii) . . .

Le président: Oui.

M. Lefebvre: . . . dans le but d'optimiser les recettes des producteurs, nous pourrions alors supprimer les mots «au profit de etc.»

[Text]

Mr. Mazankowski: I would find that acceptable, Mr. Chairman.

The Chairman: It would have to be moved. But we have a subamendment now that we have to deal with before any more subamendments can be moved.

So the question is upon Mr. Reid's subamendment, which expands Clause 12.(i), performance objectives for the system participants and awards and sanctions thereto.

Subamendment negated: yeas 4; nays 5.

The Chairman: Now we will put the question on the amendment.

Mr. Mazankowski: I was going to accept the revised wording of Mr. Lefebvre. If it requires a subamendment, perhaps I could ask Mr. McKnight to move it.

The Chairman: I think I can say it the way you want.

Clause 12.(ii) then would read:

(ii) measures to improve the capacity, reliability, and efficiency of the grain transportation, shipping and handling system for the purpose of maximizing returns to producers.

• 1625

And that the final paragraph would then simply read "and shall make quarterly reports pertaining to the aforementioned activities", period. "Public pertaining", yes. Take out the last two lines. So the subamendment moved by Mr. McKnight is:

measures to improve the capacity, reliability and efficiency of the grain transportation, shipping and handling system for the purpose of maximizing returns to producers and shall make quarterly reports public pertaining to the aforementioned activities.

Subamendment agreed to.

The Chairman: Now the question is upon the amendment.

The subamendment deletes the present Clause 12 and substitutes therefor the amendment you have before you. Need I read it again?

Amendment negated.

Mr. Benjamin: I take it the amendment is lost.

The Chairman: The amendment is lost.

Mr. Benjamin: Then I would like to move . . .

The Chairman: Now it is your turn, but before you do that can we take a short break?

The committee is recessed for five minutes.

[Translation]

M. Mazankowski: Cela me paraît acceptable, monsieur le président.

Le président: Ceci devrait faire l'objet d'une motion. Mais nous avons d'abord à régler le cas d'une sous-modification avant de pouvoir proposer l'adoption d'autres sous-modifications.

Il s'agit donc de la sous-modification de M. Reid, qui élargit les objectifs de rendement de la clause 12.(i) pour les participants au système ainsi que les primes et sanctions qui s'y rapportent.

Sous-amendement rejeté: 4 pour; 2 contre.

Le président: Abordons maintenant la question de la modification.

M. Mazankowski: J'étais prêt à accepter le texte modifié de M. Lefebvre. Si cela exige un sous-amendement, M. McKnight accepterait peut-être de le proposer.

Le président: Je crois pouvoir l'exprimer comme vous le désirez.

L'article 12.(ii) serait alors le suivant.

(ii) mesure destinée à améliorer la capacité, la fiabilité et l'efficacité du transport, d'expédition et de manutention du grain dans le but d'optimiser les recettes des producteurs.

Et que le dernier paragraphe soit simplement: «et doit présenter des rapports trimestriels sur les activités susmentionnées». En toute lettre, et puis. De «public», oui, c'est vrai. Les deux dernières lignes sautent. L'amendement de M. McKnight donne donc:

les mesures visant à augmenter la capacité, la fiabilité et l'efficacité du système de transport, d'expédition et de manutention de grain afin de permettre une amélioration des résultats des producteurs et doit rendre publics des rapports trimestriels sur les activités susmentionnées.

Le sous-amendement est adopté.

Le président: Nous mettons maintenant l'amendement aux voix.

Le sous-amendement remplace l'article 12 actuel par le texte que vous avez sous les yeux. Dois-je le relire?

L'amendement est rejeté.

M. Benjamin: Rejeté?

Le président: Oui.

M. Benjamin: Je propose alors . . .

Le président: C'est en effet votre tour mais je propose avant cela que nous fassions une petite pause.

Le Comité s'ajourne cinq minutes.

[Texte]

[Traduction]

• 1627

The Chairman: Order please.

Mr. Flis: A point of order, Mr. Chairman.

The Chairman: Yes, Mr. Flis, on a point of order.

Mr. Flis: I heard during our brief break that congratulations are in order. It has been out already that Mr. Mulroney has announced the shadow cabinet. I am very pleased that three members who have worked so hard on this committee have been appointed to the shadow cabinet: Mr. Mazankowski to Transport, Mr. Mayer to Agriculture, and Mr. McKnight to International Trade.

• 1635

On behalf of the members on the government side—and I am sure I speak on behalf of all the members of this committee—our sincere congratulations. I think they have demonstrated their expertise, their talents, in working hard with this committee. Mr. Mulroney surely knows where the talent lies.

Gentlemen, congratulations.

The Chairman: Hear! hear!

Some hon. Members: Hear! hear!

Mr. Flis: Now for Clause 65!

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I would like to try a slightly different amendment on Clause 12 that I think will be acceptable to the committee in light of what . . .

But want to add my congratulations to those of Mr. Flis . . .

The Chairman: And put that amendment in the bill.

Mr. Benjamin: No, I will not. Before I move it, I just want to add my congratulations and hope that my colleagues do not spend as much time as has been spent in the past fighting shadows.

This is my motion No. 17, for the information of the clerk, which I have revised slightly. I move that Bill C-155 be amended in Clause 12 (a) by striking out the letter “(a)” at line 9 on page 6 thereof; and (b) by striking out lines 24 to 27 at page 6 thereof and substituting the following:

and shall make annually not less than four progress reports public pertaining to the aforementioned activities.

This, I think, overcomes some objection Mr. Flis had and I think Mr. Lefebvre mentioned about strict quarterly reports, which might mean the committee has to meet every quarter, but leaves incorporated what I believe was the intent and desire of Mr. Mazankowski, that there be progress reports—but rather than quarterly I have said “make annually not less than four progress reports public”.

Le président: À l'ordre s'il vous plaît.

M. Flis: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Le président: Oui, monsieur Flis.

M. Flis: J'ai appris pendant cette petite pause que nous pouvions présenter des félicitations. Il paraît que M. Mulroney a annoncé son cabinet fantôme. Je suis très heureux que trois députés qui ont travaillé avec tant d'acharnement au sein de notre Comité aient été nommés à ce cabinet fantôme: M. Mazankowski aux transports, M. Mayer à l'agriculture et M. McKnight au commerce international.

Au nom des députés ministériels, et je crois pouvoir dire au nom de tous les membres du Comité, recevez nos plus sincères félicitations. Ces députés ont démontré leurs connaissances et leurs talents en travaillant au sein de notre comité. M. Mulroney sait certainement où trouver le talent.

Messieurs, félicitations.

Le président: Bravo!

Des voix: Bravo!

M. Flis: Passons maintenant à l'article 65!

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'aimerais essayer un amendement un peu différent à l'article 12 car je pense qu'il pourrait il me semble rendre plus acceptable au Comité maintenant que . . .

Je veux toutefois également comme M. Flis féliciter nos collègues.

Le président: Et ajouter cet amendement au projet de loi.

M. Benjamin: Non, mais avant de proposer mon amendement je veux présenter mes félicitations dans l'espoir que mes collègues ne passeront pas autant de temps qu'avant à se battre contre les fantômes.

J'en suis maintenant à ma motion n° 17 pour la gouverne du greffier et je l'ai légèrement modifiée. Je propose que le projet de loi C-155 soit modifié à l'article 12 (a) en supprimant la lettre ‘(a)’, à la ligne 9 de cette page 6; et paragraphe (b) en remplaçant les lignes 24 à 27 de la page 6 par ce qui suit:

et rendra publics au moins quatre rapports intérimaires par an portant sur les activités susmentionnées.

Je crois que cela contourne l'objection de M. Flis et celle de M. Lefebvre quant à des rapports strictement trimestriels qui risqueraient d'obliger le Comité à se réunir tous les trimestres. Cela respecte toutefois ce que je crois être le désir et l'intention de M. Mazankowski, à savoir qu'il soit publié des rapports intérimaires qui, s'ils ne sont pas trimestriels sont du moins au nombre de quatre au minimum.

[Text]

That would then proceed to delete subclause (b) of Clause 12. Again, there were expressions, I think, from several quarters during the discussion on Clause 12 that it would not do any harm if that were to be deleted. My original amendment intended, in any event, to delete 12.(b). It has been intimated that there would be no problem with the government, or certainly with the officials, if that Clause 12.(b) were to be deleted.

So I think this acts as something of a compromise between what Mr. Mazankowski tried and what Mr. Reid tried.

The Chairman: Can I have it, please?

Mr. Benjamin: Sure.

The Chairman: As I understand it, the clause would then read:

12. The Committee may on its own initiative and shall, at the request of the Minister or Administrator, advise and make recommendations to the Minister or Administrator, as the case may be, on any matter affecting the transportation, shipping or handling of grain, including

- (i) performance objectives for system participants and awards and sanctions related thereto,
- (ii) measures to improve the capacity and efficiency of the grain transportation, shipping and handling system, and
- (iii) the allocation of railway cars for the movement of grain;

and shall make annually . . . four progress reports . . .

Mr. Benjamin: "Not less than."

The Chairman: "Not less than four progress reports"—"to the public", should it not be?

Mr. Benjamin: "Shall make annually not less than four progress reports public".

• 1640

The Chairman: Shall make public four progress reports.

Mr. Benjamin: Whatever way you want to switch that around to. You know what I am after.

The Chairman: Shall make public not less than four progress reports . . .

Mr. Benjamin: Annually.

The Chairman: —annually pertaining to the aforementioned activities.

Mr. Lefebvre.

Mr. D. Lefebvre: On the wording, Mr. Chairman, the word "progress" added to "reports" implies that eventually there will be a final report. Maybe just "reports" would be preferable. And maybe rather than saying "the aforementioned activities" we could say "concerning the activities of the committee".

The Chairman: Okay.

Mr. Benjamin: All right.

[Translation]

On supprimerait ensuite le paragraphe b) de l'article 12. Là encore je crois que lorsque l'on a discuté de cet article 12 certains ont dit qu'il n'y aurait aucun inconvénient à supprimer ce paragraphe. De toute façon c'était dans mon amendement initial. J'avais cru comprendre que le gouvernement n'y verrait pas d'inconvénient ou du moins que les fonctionnaires n'y verraient pas d'inconvénient.

Cela représente donc une sorte de compromis entre ce que M. Mazankowski et M. Reid avaient essayé.

Le président: Pouvez-vous me le passer, s'il vous plaît?

M. Benjamin: Certainement.

Le président: Si je comprends bien, l'article donnerait alors:

12. Le Comité, peut, de sa propre initiative, ou doit, à leur demande, conseiller le ministre ou l'administrateur et leur faire des recommandations sur les questions afférentes au transport, à l'expédition ou à la manutention du grain, et notamment sur

- (i) les objectifs résultant des participants et les primes et sanctions qui s'y rattachent,
- (ii) les mesures visant à augmenter la capacité et l'efficacité du système de transport, d'expédition et de manutention du grain,
- (iii) L'affectation des wagons au mouvement de grain

et doit présenter quatre rapports intérimaires par an . . .

M. Benjamin: «Au moins quatre».

Le président: «Au moins quatre rapports intérimaires» . . . «Au public», n'est-ce pas?

M. Benjamin: «Doit rendre publics au moins quatre rapports intérimaires par an.

Le président: Rendra publics quatre rapports intérimaires.

M. Benjamin: Peu importe la façon dont c'est dit. Vous savez ce que je vise.

Le président: Doit rendre publics au moins quatre rapports intérimaires . . .

M. Benjamin: Par an.

Le président: . . . par an portant sur les activités susmentionnées.

Monsieur Lefebvre.

M. D. Lefebvre: Monsieur le président, le terme «intérimaire» après «rapports» implique un rapport final. Peut-être serait-il alors préférable de ne parler que de «rapports». Et plutôt que de dire «les activités susmentionnées», nous pourrions dire «concernant les activités du Comité».

Le président: D'accord.

M. Benjamin: Très bien.

[Texte]

The Chairman: Are you satisfied if we take out "progress" . . .

Mr. Benjamin: Okay.

The Chairman: And "concerning the activities of the committee"—how is that?

I will try to read it again, correctly. The "a" is dropped, so I will not read the first part of it, but the last part is "and shall make public not less than four reports annually concerning the activities of the committee".

Mr. Benjamin's amendment; Mr. Mazankowski wishes to move a subamendment.

Mr. McKnight: Mr. Chairman, before Mr. Mazankowski moves his subamendment, all of (a) has been dropped . . .

The Chairman: No, no, just the letter "a".

Mr. McKnight: Just the letter "a". Thank you very much.

The Chairman: There are no (a)'s and (b)'s; there are no subclauses. It is all one.

Mr. Mazankowski: I would like to move a subamendment, that Bill C-155 be amended on page 6, Clause 12, by deleting the word "and" on line 21 and adding the following thereto:

on behalf of and in the interest of maximizing returns to the producers, and

The Chairman: Mr. Mazankowski, rather than making that a subamendment, I would ask you to let us deal with this one and then move that as another amendment, please.

Mr. Mazankowski: Okay. Fine. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: It does not deal with the amendment itself. I think it is neater to do it the way it is. We will just get more confused.

The question is that Bill C-155 be amended at Clause 12 to read as follows:

The committee may on its own initiative, and shall at the request of the Minister or Administrator, advise and make recommendations to the Minister or Administrator, as the case may be, on any matter affecting the transportation, shipping or handling of grain, including (i), (ii) and (iii) as they are presently, and shall make public not less than four reports annually concerning the activities of the committee.

And by striking out (b) and substituting therefor:

and shall make public not less than four reports annually concerning the activities of the committee.

• 1645

Is it clear to everybody?

Amendment agreed to.

The Chairman: Mr. Mazankowski has an additional amendment.

[Traduction]

Le président: Vous ne voyez pas d'inconvénient à ce que l'on supprime «intérimaires» . . .

M. Benjamin: Non.

Le président: Et que l'on dise plutôt «concernant les activités du Comité»?

Je vais essayer de le relire convenablement. Le «a» est supprimé si bien que je ne lirai pas la première partie mais la dernière partie donne: «et doit rendre publics au moins quatre rapports par an concernant les activités du Comité».

L'amendement de M. Benjamin; M. Mazankowski veut présenter un sous-amendement.

M. McKnight: Monsieur le président, avant que M. Mazankowski ne présente son sous-amendement, voulez-vous dire que l'on a supprimé tout le paragraphe (a) . . .

Le président: Non, simplement la lettre «a».

M. McKnight: Seulement la lettre, merci beaucoup.

Le président: Il n'y a plus de a) ni de b); l'article est tout d'un bloc.

M. Mazankowski: Je propose un sous-amendement en vertu duquel le projet de loi C-155 serait modifié à la page 6, article 12, par l'addition des termes suivants à la ligne 21:

Pour le compte et dans l'intérêt d'améliorer les résultats des producteurs,

Le président: Monsieur Mazankowski, je préférerais que nous régions d'abord ce premier amendement et que vous présentiez le vôtre indépendamment.

M. Mazankowski: D'accord, très bien. Merci, monsieur le président.

Le président: Votre amendement ne traite pas en fait de l'autre amendement. Je crois qu'il est donc plus simple de les prendre séparément. Sinon, nous risquons de nous embrouiller.

L'amendement mis aux voix porte sur l'article 12 du projet de loi C-155 qui devient:

Le comité peut, de sa propre initiative, ou doit, à leur demande, conseiller le ministre ou l'administrateur et leur faire des recommandations sur les questions afférentes au transport, à l'expédition ou à la manutention du grain, et notamment sur i), ii) et iii) dans le libellé actuel, et doit rendre publics au moins quatre rapports par an concernant les activités du comité.

Et en remplaçant b) par:

et doit rendre publics au moins quatre rapports par an concernant les activités du comité.

Tout le monde comprend bien?

L'amendement est adopté.

Le président: M. Mazankowski a un autre amendement.

[Text]

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I would now like to move that Bill C-155 be amended on page 6, Clause 12, by deleting the word "and" on line 21 and adding the following thereto:

on behalf of and in the interests of maximizing returns to the producers, and

The Chairman: The effect of Mr. Mazankowski's amendment is that it would amplify Clause 12.(ii) of the bill to read:

(ii) measures to improve the capacity and efficiency of the grain transportation shipping and handling system on behalf of and in the interests of maximizing returns to the producers, and

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Could I ask Mr. Mazankowski a couple of questions on that? I do not have any objection to the motion, I just want to know what it means.

What producers? All producers in general? I am thinking of what happens, for example, when you get to talking about branch line abandonments. There would be a substantial savings to the railways, maybe a lowering of rates as a result of that. That would benefit, say, 80% or 90% of producers, but it might not benefit those producers on the end of the branch line.

The way you have producer defined there it almost means that anything would benefit the majority of the producers. You know, obviously any kind of efficiency that comes in or any improvement that comes in, there are some producers who might say that is no improvement at all for me. I agree with the sentiment; I am just worried as to how it could be interpreted further on down the line.

Mr. Mazankowski: I think, Mr. Chairman, in the broadest context we are here to try to establish a framework; some may argue whether that is going to be achieved, but I think the intention is to establish a framework for the evolution of a reliable, effective, and efficient grain transportation system that will serve the best interests of the producer.

The producers are one of the most important components in this whole exercise, and yet they are conspicuous by their absence in terms of any reference. I think that while we talk about efficiencies, we have to ensure that those efficiencies are weighed with the impact upon the producers. The fact is that yes, it would probably be most efficient to have a few large inland terminals in terms of reducing the transportation costs, but would it really be in the best interests of the producer in terms of maximizing his returns. I guess what I am really saying here is that there has to be that balance in any of the deliberations.

Mr. Chairman, one of the things that is really absent in this bill is a preamble, or a stated objective. I mean, what really in effect, on the bottom line, is the purpose of the bill? Is it to do away with the Crowsnest Pass freight rate? Is it to improve rail capacity? Is it to move more grain? Is it to pay the railways more money? Is it to set up a new grain handling administration? Is it to make the producers pay more? Is it to

[Translation]

M. Mazankowski: Monsieur le président, j'aimerais maintenant proposer que le projet de loi C-155 soit modifié à la page 6, article 12, en ajoutant à la ligne 21 ce qui suit:

Pour le compte et dans l'intérêt d'améliorer les résultats des producteurs,

Le président: L'amendement de M. Mazankowski allongerait l'alinéa ii) de l'article 12 du projet de loi qui donnerait alors:

ii) les mesures visant à augmenter la capacité et l'efficacité du système de transport, d'expédition et de manutention du grain, pour le compte et dans l'intérêt d'améliorer les résultats des producteurs,

M. Reid (Kenora—Rainy River): Puis-je poser quelques questions à M. Mazankowski à ce sujet? Je ne vois pas d'objection à sa proposition mais j'aimerais savoir ce que cela signifie exactement.

De quels producteurs parle-t-il? De tous les producteurs en général? Je pense à ce qui risque d'arriver si l'on parle par exemple de l'abandon de certaines lignes secondaires. Cela représenterait une économie importante pour les chemins de fer, peut-être un abaissement des tarifs. Cela avantagerait 80 à 90 p. 100 des producteurs mais peut-être pas ceux qui se trouvent au bout des lignes en question.

La façon dont vous définissez le producteur signifie presque tout serait bénéfique pour la majorité des producteurs. Vous savez, il est évident que toute amélioration de l'efficacité ou des résultats de certains peut ne rien représenter pour d'autres producteurs. Je suis d'accord avec vous sur le principe mais j'ai simplement un peu peur de la façon dont cela risque d'être interprété.

M. Mazankowski: Monsieur le président, je crois que de façon générale, il est évident que nous sommes ici pour essayer d'établir un cadre, même si certains peuvent en douter, permettant l'évolution d'un système de transport des céréales fiable, efficace et rentable en vue de servir au mieux les intérêts du producteur.

Les producteurs sont un des éléments les plus importants de tout cet exercice mais ils brillent par leur absence dans ce texte législatif. Lorsque l'on parle d'efficacité, je crois qu'il nous faut nous assurer que celle-ci est pondérée par l'incidence qu'elle peut avoir sur les producteurs. Il est vrai qu'il serait peut-être plus efficace d'avoir quelques grandes gares pour diminuer les coûts de transport, mais cela servirait-il vraiment au mieux les intérêts du producteur. Je veux simplement qu'il soit reconnu que dans toute délibération un certain équilibre doit être réalisé.

Il y a quelques chose qui manque vraiment dans ce projet de loi, c'est un préambule ou un énoncé d'objectif. Tel est en fait et en définitive l'objet de ce projet de loi? S'agit-il d'éliminer le tarif de transport du Pas du Nid-de-Corbeau? D'améliorer la capacité des chemins de fer? De transporter davantage de céréales? De verser plus de fonds aux chemins de fer? D'établir une nouvelle agence de manutention du grain? De faire payer davantage les producteurs? De leur donner la

[Texte]

give the producers an opportunity see that an adequate and reliable system evolves?

[Traduction]

possibilité de veiller à ce que le système évolue conformément à leurs besoins?

• 1650

So when we look at the expression “efficiency” and we look at the need to improve capacity there is a balance that has to be struck. All I am saying is that in arriving at that balance the interests of the grain producers be taken into consideration. I think in that spirit some of the regulations and some of the implementation of the provisions of this bill would be better guided by that sort of statement of policy or direction.

The Chairman: Mr. Mazankowski . . .

An hon. Member: Question.

The Chairman: —before I put the question, in the interests of tidier drafting, perhaps . . .

Mr. Mazankowski: I am always receptive to that, Mr. Chairman.

The Chairman: —would you agree to remove the word “the” before “producers”—“to producers” rather than “to the producers”?

Mr. Mazankowski: Certainly, and if it was . . .

The Chairman: I do not think it is necessary.

Mr. Mazankowski: Okay, sure.

The Chairman: Is that agreed, without a subamendment just to strike the word?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: All right, the question is on Mr. Mazankowski’s amendment amending Clause 12 at line 21.

Mr. Lefebvre.

Mr. D. Lefebvre: I am a bit puzzled by the words “on behalf”, Mr. Chairman, just the way the sentence reads. Maybe you could read the amendment again.

The Chairman: Yes, on line 21:

measures to improve the capacity and efficiency of the grain transportation, shipping and handling system on behalf of and in the interests of maximizing returns to producers.

I think there should be a comma after “maximizing”.

An hon. Member: Yes.

Mr. D. Lefebvre: It is just that a committee acts on behalf of someone. If you propose some measures to improve the capacity for the purpose of maximizing returns, that flows neatly; but when you say “on behalf”, I do not know if it adds anything to . . .

Mr. Mazankowski: All right, I am certainly amenable to the language that is fitting here. I guess the point I want to make, Mr. Lefebvre, is this: whatever is done here in terms of incorporating measures to improve the capacity and efficiency of the grain transportation, shipping and handling system

Aussi, lorsque l’on parle d’«efficacité» et que l’on considère la nécessité d’améliorer la capacité, il faut parvenir à un certain équilibre. Je dis simplement que dans cet exercice on doit tenir compte des intérêts des producteurs de grain. Dans cet esprit, certains des règlements et la mise en oeuvre des dispositions du projet de loi devraient s’inspirer d’un énoncé de principe ou d’orientation de ce genre.

Le président: Monsieur Mazankowski . . .

Une voix: Votons.

Le président: . . . avant que je ne mette la motion aux voix, peut-être que pour parfaire le libellé . . .

M. Mazankowski: Je ne demande pas mieux, monsieur le président.

Le président: . . . on pourrait supprimer en anglais l’article *the* avant *producers*?

M. Mazankowski: Certainement si c’est . . .

Le président: Je ne pense pas qu’il soit nécessaire.

M. Mazankowski: D’accord, très bien.

Le président: Est-ce d’accord, on supprime simplement l’article?

Des voix: D’accord.

Le président: Bien, je vous demande donc de voter sur l’amendement de M. Mazankowski portant sur l’article 12, ligne 21.

Monsieur Lefebvre.

M. D. Lefebvre: Les termes «pour le compte de», me laisse un peu perplexe, monsieur le président. Peut-être pourriez-vous nous relire cet amendement?

Le président: Certainement, à la ligne 21:

les mesures visant à augmenter la capacité d’efficacité du système de transport, d’expédition et de manutention du grain, pour le compte et dans l’intérêt d’améliorer les résultats des producteurs.

Peut-être faudrait-il ajouter une virgule quelque part.

Une voix: Oui.

M. D. Lefebvre: C’est simplement qu’un comité agit pour le compte de quelqu’un. Si vous proposez des mesures pour augmenter la capacité afin d’améliorer les résultats, cela se comprend très bien; mais si vous dites «pour le compte», je ne vois pas ce que cela ajoute . . .

M. Mazankowski: Très bien, je me rends à votre avis. Je crois, monsieur Lefebvre, que ce que je souhaite c’est que quelque soient les mesures dont on décide pour augmenter la capacité et l’efficacité du système de transport, d’expédition et de manutention du grain, elles le soient en pensant aux

[Text]

should be done with the producers in mind and on behalf of their interests. That is essentially what I have in mind.

I do not know; Mr. Thompson may have something to add in that regard.

Mr. D. Lefebvre: It is just that . . .

The Chairman: I have discussed it with Mr. Thompson. He agrees . . .

Mr. Mazankowski: "For the purpose of"?

The Chairman: "For the purpose of maximizing".

Mr. Thompson: Yes, I think at most it was there for emphasis. I think its removal does not really diminish the impact of the words.

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: If the committee would agree . . .

Mr. Mazankowski: If the committee would agree to the withdrawal of my first amendment, I will take another go at it after your expert penmanship and advice and co-operation . . .

The Chairman: Is it agreed?

Mr. Mazankowski: —and draftsmanship—that is the word I was looking for—have been applied.

Mr. Chairman, I move that Bill C-155 be amended on page 6 in Clause 12 by deleting the word "and" on line 21 and adding the following thereto:

for the purpose of maximizing returns to producers, and

The Chairman: That is neater.

Amendment agreed to.

Mr. Mazankowski: Okay, back up.

The Chairman: Those are all the amendments I have notice of.

Mr. Mazankowski: What happened to subclause (b) in the process?

The Chairman: It was dropped in Mr. Benjamin's amendment, which we passed.

Mr. Mazankowski: Okay, good.

Clause 12 as amended agreed to.

• 1655

The Chairman: I now call Clause 13, which deals with the agency administrator.

On Clause 13

Mr. Benjamin: I have an amendment.

The Chairman: Just a minute. Were you signifying that you wanted to move an amendment?

Mr. McKnight: Yes, I was.

The Chairman: Where?

Mr. McKnight: I have given to the messengers copies of an amendment that I have had the time to have translated for my friends.

[Translation]

producteurs et à leurs intérêts. C'est essentiellement ce que je vise.

Peut-être M. Thompson a-t-il quelque chose à ajouter à ce sujet?

M. D. Lefebvre: C'est simplement que . . .

Le président: J'en ai discuté avec M. Thompson et il est d'accord . . .

M. Mazankowski: «En vue de»?

Le président: «En vue d'améliorer».

M. Thompson: Oui, je crois que cela ne servait qu'à insister. Supprimer ces termes ne diminue pas vraiment l'intention.

M. Mazankowski: Merci, monsieur le président.

Le président: Si le comité est d'accord . . .

M. Mazankowski: Si le comité accepte que je retire mon premier amendement, j'en présenterai un autre en m'inspirant de vos conseils et de votre collaboration en matière de . . .

Le président: Est-ce d'accord?

Mr. Mazankowski: . . . rédaction . . . c'est le mot que je cherchais.

Monsieur le président, je propose que le projet de loi C-155 soit modifié à la page 6, article 12 en ajoutant ce qui suit à la ligne 21:

en vue d'améliorer les résultats des producteurs,

Le président: C'est mieux dit.

L'amendement est adopté.

M. Mazankowski: D'accord, revenons en arrière.

Le président: Ce sont là tous les amendements dont j'ai reçu avis.

M. Mazankowski: Qu'est-il arrivé au paragraphe b)?

Le président: Il a été supprimé dans l'amendement de M. Benjamin que nous avons adopté.

M. Mazankowski: D'accord, c'est vrai, parfait.

L'article 12 tel qu'amendé est adopté.

Le président: Passons maintenant à l'article 13 qui porte sur l'administrateur de l'Office.

Article 13.

M. Benjamin: J'ai un amendement.

Le président: Une minute, m'avisiez-vous que vous vouliez proposer un amendement?

M. McKnight: Oui, monsieur.

Le président: Où?

M. McKnight: J'ai donné au messenger l'amendement que j'ai eu le temps de faire traduire à l'intention de mes collègues.

[Texte]

The Chairman: All right, I will check that against Mr. Benjamin's to see . . .

Mr. Benjamin: Mine starts at line 37.

The Chairman: Yes. Yours starts at line 28, so yours is first, Mr. McKnight.

Mr. McKnight: Can I wait until it is distributed, or would you like me to proceed?

The Chairman: Proceed.

Mr. McKnight: Any problems with translation are entirely beyond my control.

I wish to move that Bill C-155 be amended in Clause 13.(1) on page 6 on line 28 by substituting the word "shall" for the word "may". I think the rationale for that is self-evident . . .

The Chairman: Yes, I would think so.

Mr. McKnight: —that we would wish that the minister do what he intends to do; this will enforce that decision.

In the National Transportation Act, Section 10, using the word "shall":

There shall be a secretary of the Commission, who shall be appointed by Governor in Council.

Again, Mr. Chairman, in Section 6.(1) of the National Transportation Act it says:

There shall be a Commission to be known as the Canadian Transportation Commission.

Therefore, with that small bit of history, Mr. Chairman, I make the amendment.

Amendment agreed to.

The Chairman: Now, Mr. Benjamin, what line is yours?

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, can I ask a question at this point in time on the clause, or is that not allowed?

The Chairman: Oh, I think it is allowed. I thought you were trying to move an amendment; I just wanted to see what line it was on. If you have a question, go ahead.

Mr. Mazankowski: I just would like to have Mr. Kroeger or Mr. Lefebvre outline what is meant by the words:

to hold office during pleasure for a term not exceeding seven years.

I am particularly interested in the word "pleasure". At whose pleasure? Does that mean that . . . ?

The Chairman: The Governor in Council.

Mr. Mazankowski: Just for the record, I would like to have that point clarified.

The Chairman: Mr. Lefebvre.

Mr. D. Lefebvre: For Governor in Council appointments, when you appoint at pleasure it means that the Governor in Council does not have to show cause before the appointee is

[Traduction]

Le président: Très bien, je vais voir si c'est le vôtre ou celui de M. Benjamin . . .

M. Benjamin: Le mien commence à la ligne 37.

Le président: Oui, le vôtre, monsieur McKnight commence à la ligne 28 et c'est donc à vous de commencer.

M. McKnight: Puis-je attendre qu'il soit distribué ou préférez-vous que je commence?

Le président: Allez-y!

M. McKnight: S'il y a des problèmes de traduction, je n'y suis pour rien.

Je propose que le projet de loi C-155 soit modifié au paragraphe 1 de l'article 13, à la page 6, ligne 28, en remplaçant le mot «peut» par «doit». Je crois que l'explication va de soi . . .

Le président: Oui, en effet.

M. McKnight: . . . il s'agit que le ministre fasse ce qu'il a l'intention de faire; cela renforcera la décision.

Dans la loi nationale sur les transports, à l'article 10, le verbe utilisé est «a»:

la Commission a un secrétaire nommé par le gouverneur en conseil.

D'autre part, monsieur le président, au paragraphe 1 de l'article 6 de la loi nationale sur les transports, il est stipulé que:

.. ait établi une commission appelée Commission canadienne des transports.

C'est dans ce contexte, monsieur le président, que je présente cet amendement.

L'amendement est adopté

Le président: Maintenant, monsieur Benjamin, sur quelle ligne porte votre amendement?

M. Mazankowski: Monsieur le président, puis-je poser une question sur l'article ou n'est-ce pas permis?

Le président: Je crois que c'est possible. Je pensais que vous essayez de proposer un amendement et c'est pourquoi je voulais vérifier la ligne dont il s'agissait. Si c'est pour une question, allez-y.

M. Mazankowski: Je voudrais simplement que M. Kroeger ou M. Lefebvre indiquent ce que signifient les termes:

à titre amovible, pour un mandat d,au plus sept ans,

C'est le terme «amovible» qui m'intéresse tout particulièrement. Cela signifie-t-il que . . . ?

Le président: La décision relève du gouverneur en conseil.

M. Mazankowski: Peut-on me préciser cela?

Le président: Monsieur Lefebvre.

M. D. Lefebvre: Pour les nominations du gouverneur en conseil, lorsque l'on nomme quelqu'un à titre amovible, cela signifie que le gouverneur en conseil n'a pas à présenter de

[Text]

removed from office. So basically the initial appointment would be for a term not exceeding seven years, but during that term the Governor in Council would have the authority to terminate the appointment.

Mr. Mazankowski: I see.

Mr. D. Lefebvre: The alternative wording that appears in other statutes is "for good behaviour", which is I think generally understood as being stronger and which appears more for people such as judges—or it may appear like that for commissioners under the National Transportation Act.

• 1700

Mr. Mazankowski: So the administrator does not have tenure of the position for a period of seven years?

The Chairman: He has to do his job.

Mr. Mazankowski: According to Mr. Lefebvre, even if he did his job he could be removed by the Governor in Council at any time, who does not have to show cause.

The second question has to do with the period of his appointment. I wonder if Mr. Kroeger or Mr. Lefebvre could elaborate on the period of seven years. What is magic about seven years? Why was it chosen? Does it not appear to be somewhat long in duration, particularly when you look at the fact that he has the option of being reappointed for another seven-year term or perhaps beyond that? Is there a pattern? Is there a formula which has been followed in this particular case? Or is the seven just simply a number pulled out of the air?

Mr. D. Lefebvre: The matter was discussed at some length in the legislative task force committee. One criterion used was that the term be made long enough to attract a person with the right qualifications who he might not be tempted to accept such a job if it were for only a short term. So that is why seven years was thought to be long enough to attract the right person for the job. At the same time, in any particular circumstance, we could say up to seven years, giving the authority to the Governor in Council to appoint for five or four years if, in the circumstances it was deemed appropriate.

The Chairman: Whom did you have in mind?

Mr. Mazankowski: Well, Mr. Chairman, you might be able to respond to this. The chairman of the Canada Ports Corporation, what is his tenure of office?

The Chairman: Seven years, I think.

Mr. Flis: Mr. Chairman, I wanted to add that we had a long debate on this on Bill C-92. Originally it was 10 years; then some wanted 5 years and we compromised, sort of, on 7 years. So a precedent has been set already in this committee.

Mr. Benjamin: Do not the chairmen of the Canadian Grain Commission and the Canadian Wheat Board and the Transportation Commission have seven-year appointments? Is there seven years in any of those?

[Translation]

motifs lorsqu'il décide de remercier ladite personne de ses services. Donc la nomination initiale serait pour un mandat d'au plus sept ans mais au cours de ce mandat, le gouverneur en conseil a le droit de révoquer la nomination.

M. Mazankowski: Je vois.

M. D. Lefebvre: ON trouve également dans d'autres lois «tant qu'il en est digne» ce qui en général est considéré comme plus fort et que l'on utilise plutôt pour les juges ou peut-être les commissaires aux termes de la loi nationale sur les transports.

M. Mazankowski: L'administrateur ne jouit donc pas d'une sécurité d'emploi de sept ans?

Le président: Il doit faire son travail.

M. Mazankowski: D'après M. Lefebvre, même s'il fait son travail, le gouverneur en conseil peut le remercier de ses services n'importe quand sans invoquer pour cela de motifs.

Ma deuxième question porte sur la durée de son mandat. M. Kroeger ou M. Lefebvre pourraient-ils nous dire pourquoi l'on a envisagé un mandat de sept ans? Qu'y a-t-il de magique à ce chiffre? N'est-ce pas un peu long, particulièrement quand on considère que ce mandat de sept ans peut être renouvelé au moins une fois? Est-ce une tradition? Est-ce une formule précise qui a été suivie? Ou est-ce que l'on a choisi sept ans au hasard?

M. D. Lefebvre: On en a longuement discuté au sein du comité spécial des législations. Un des critères était que le mandat soit suffisamment long pour attirer quelqu'un qui a les qualifications voulues et qui risquerait de ne pas être tenté si cet emploi n'était qu'à court terme. C'est pourquoi l'on a pensé que sept ans seraient suffisamment longs pour séduire la personne voulue. Par ailleurs, dans une circonstance particulière, jusqu'à sept ans, le gouverneur en conseil peut faire une nomination pour cinq ou quatre ans s'il le juge approprié.

Le président: À qui pensiez-vous?

M. Mazankowski: Ma foi, monsieur le président, vous pourriez peut-être y répondre. Quel est le mandat du président de la Commission des ports?

Le président: Sept ans, si je ne m'abuse.

M. Flis: Monsieur le président, je voulais ajouter que nous avons longuement débattu de cela à propos du projet de loi C-92. À l'origine, c'était dix ans; ensuite quelqu'un voulait cinq ans et nous sommes parvenus au compromis de sept ans. Notre Comité a donc déjà connu un précédent.

M. Benjamin: Les présidents de la Commission canadienne des grains, de la Commission canadienne du blé et de la Commission des transports ont-ils des mandats de sept ans? Y en a-t-il un qui ait un mandat de sept ans?

[Texte]

Mr. Thompson: In the case of the CRTC, I believe the term is seven years. In the case of the CTC the term is up to 10 years.

Mr. Benjamin: How about the Canadian Wheat Board?

The Chairman: It also has a biblical foundation.

Mr. Mazankowski: In the case of the Canadian Wheat Board commissioners, I understand that their appointment is not at pleasure. The commissioners of the Canadian Wheat Board, what is their appointment? And what is it for perhaps the Canadian Grain Commission at the same time? Can you give us that information?

Mr. D. Lefebvre: Mr. Chairman, for the Canadian Wheat Board, each commissioner holds office during good behaviour, but may be removed for cause at any time by the Governor in Council; however, no commissioner shall hold office beyond the age of 70 years.

An hon. Member: That is quite different from holding at pleasure.

Mr. Mazankowski: No, it is not at pleasure.

The Chairman: During good behaviour it could be 50 years.

Mr. Mazankowski: That is right.

The Chairman: I think Mr. Lefebvre is looking for the other one you want.

Mr. Mazankowski: That is the Canadian Grain Commission.

Mr. D. Lefebvre: For the Canadian Grain Commission, there does not appear to be a term, Mr. Chairman. No. I do not think there is a term for the Canadian Grain Commission, but it is to hold office during pleasure.

• 1705

Mr. Mazankowski: How do you attract good people to the Canadian Grain Commission when there is no period of tenure and they can be removed without cause at any time?

Mr. Kroeger: The same way that you do for deputy ministers.

Mr. Mazankowski: I do not know; I thought they had a very closely knit club that provided their security.

The Chairman: Mr. Lefebvre.

Mr. D. Lefebvre: I might add, Mr. Chairman, that I believe that in the last few years Governor in Council appointees are normally not exceeding seven-year terms.

Mr. Mazankowski: Are most appointments made in this way, Mr. Lefebvre?

Mr. D. Lefebvre: Yes.

Mr. Mazankowski: In other words, if we were doing a redraft of the Canadian Grain Commission or the Canadian

[Traduction]

M. Thompson: Pour le CRTC, je crois que le mandat est de 7 ans. Pour la CCT, c'est jusqu'à dix ans.

M. Benjamin: Et pour la Commission canadienne du blé?

Le président: Il y a également un fondement biblique.

M. Mazankowski: Pour les commissaires de la Commission canadienne du blé, je crois que la nomination n'est pas à titre amovible. Les commissaires de la Commission canadienne du blé sont nommés pour combien de temps? Et quel est également le mandat pour la Commission canadienne des grains? Pouvez-vous nous le préciser?

M. D. Lefebvre: Monsieur le président, pour la Commission canadienne du blé, chaque commissaire occupe son poste tant qu'il en est digne mais peut faire à tout moment faire l'objet d'une révocation motivée de la part du gouverneur en conseil; toutefois, aucun commissaire ne peut occuper ce poste après l'âge de 70 ans.

Une voix: Ce n'est pas du tout comme une nomination à titre amovible.

M. Mazankowski: Non, ce n'est pas la même chose.

Le président: Tant qu'il en est digne, cela peut durer 50 ans.

M. Mazankowski: En effet.

Le président: Je crois que M. Lefebvre recherche l'autre renseignement que vous avez demandé.

M. Mazankowski: Il s'agit de la Commission canadienne des grains.

M. D. Lefebvre: Dans ce cas, il ne semble pas qu'il y ait de mandat fixe, monsieur le président. Non, en effet, pour la Commission canadienne des grains, les nominations sont faites à titre amovible.

M. Mazankowski: Comment peut-on attirer des gens compétents à la Commission canadienne des grains s'il n'y a pas de permanence et s'ils peuvent être renvoyés sans cause n'importe quand?

M. Kroeger: Exactement comme on trouve des sous-ministres.

M. Mazankowski: Je ne sais pas; je pensais que ceux-ci faisaient partie d'un club très fermé qui leur garantissait leur sécurité.

Le président: Monsieur Lefebvre.

M. D. Lefebvre: Je pourrais ajouter, monsieur le président, que je crois que depuis quelques années les nominations du gouverneur en conseil ne dépassent normalement pas une durée de sept ans.

M. Mazankowski: Est-ce que la plupart des nominations sont faites de cette manière, monsieur Lefebvre?

M. D. Lefebvre: OUi.

M. Mazankowski: En d'autres termes, si l'On devait réviser la Commission canadienne du grain ou la Commission

[Text]

Wheat Board I guess one could suspect that the tenure of office would be put in somewhat different terms. Would that be fair?

Mr. D. Lefebvre: Not necessarily. You have to look at the nature of the body to which a person is appointed. When it is in the nature of, for instance, the CTC, they have more independence from the executive. That is the purpose of creating a commission like the CBC or the CRTC, and to say "for cause", whether it is for 10 years or put no term. It varies, but in certain quasi-judicial appointments I think the pattern is to say "for cause". Other appointees, like the administrator . . . he is closer to the government and the minister. Normally they use "at pleasure". I am not sure that there are any definite patterns as to the 5 years, 7 years, 10 years, except that in recent years seven years is sort of a maximum.

The Chairman: May I put a question?

Mr. Mazankowski: Surely, Mr. Chairman.

The Chairman: Do "for cause" and "during good behaviour" mean the same thing?

Mr. D. Lefebvre: Yes, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you.

Mr. Mazankowski: That was part of the same question I was going to ask. In the interpretation of "for cause" what would you be looking at?

Mr. D. Lefebvre: I think "for cause" means, given the particular position that you occupy, a misconduct, and it can vary in degree. Normally "for cause" would not mean something negligible or very minor, but . . .

The Chairman: Incapacity?

Mr. D. Lefebvre: —anything that exceeds that could be considered a cause.

Mr. Mazankowski: What about an unsatisfactory level of performance? Is that considered for cause, or is that pretty difficult to prove?

Mr. D. Lefebvre: Yes. I do not know of any cases where lack of performance has been used to dismiss . . .

Mr. Mazankowski: Oh, that is how some of you fellows stick around here.

This is very interesting. I repeat: What would be so different between appointing the chief commissioner of the Canadian Grain Commission as compared to the administrator in terms of tenure? What is different about the job?

Mr. D. Lefebvre: It was made at a different time. I do not know today what criteria would be used or what terms would be put on that job.

The Chairman: Let me put a question this way: When the bill was drafted, was that the instruction from Cabinet?

[Translation]

canadienne du blé, je pense qu'il faudrait un peu changer les règles de permanence. Est-ce que cela serait équitable?

M. D. Lefebvre: Pas nécessairement. Il faut considérer la nature de l'organisme auquel une personne est nommée. Lorsqu'il s'agit d'un organisme comme, par exemple, la C.C.T., on est plus indépendant de l'exécutif. C'est pour cela que l'On crée une commission comme Radio-Canada ou le C.R.T.C. et que l'on met «pour cause», que ce soit pour 10 ans ou pour une durée indéterminée. Cela varie, mais je pense que pour certaines nominations quasi-judiciaires, la tendance est de mettre «pour cause». Pour d'autres personnes nommées, comme l'administrateur . . . Il est plus proche du gouvernement et du ministre. On utilise normalement les termes «à la discrétion». Je ne suis pas sûr qu'il existe une tendance en faveur d'une durée déterminée, comme 5 ans, 7 ans, 10 ans, mais ces dernières années 7 ans ont constitué une sorte de maximum.

Le président: Puis-je poser une question?

M. Mazankowski: Naturellement, monsieur le président.

Le président: Est-ce que «pour motif déterminé» 'tant qu'ils auront une bonne conduite,' signifient la même chose?

M. D. Lefebvre: Oui, monsieur le président.

Le président: Merci.

M. Mazankowski: Cela faisait partie de la question même que j'allais poser. Pour définir «pour motif déterminé» quels facteurs faut-il considérer?

M. D. Lefebvre: Je pense que «pour cause» signifie compte tenu du poste particulier que vous occupez, une mauvaise conduite, qui peut avoir différents degrés de gravité. Normalement, 'pour cause', ne devrait pas signifier quelque chose de négligeable ou de très mineur, mais . . .

Le président: Incapacité?

M. D. Lefebvre: . . . tout ce qui dépasse cela pourrait être considéré comme une cause.

M. Mazankowski: Et un niveau de rendement insatisfaisant? Peut-on considérer que c'est une cause, ou est-ce que c'est très difficile à prouver?

M. D. Lefebvre: OUI. Je ne connais pas de cas où l'on ait utilisé le manque de rendement pour renvoyer . . .

M. Mazankowski: Oh, c'est pour cela que certains d'entre vous se trouvent ici.

C'est très intéressant. Je répète quelle différence existe-t-il entre nommer le président de la Commission canadienne du grain et l'administrateur, en matière de permanence? En quoi ces métiers sont-ils différents?

M. D. Lefebvre: Cela s'est passé à des époques différentes. Je ne sais pas quels critères seraient utilisés aujourd'hui, ou quelles conditions seraient associées à ce travail.

Le président: Laissez-moi poser une question en ces termes: Quand on a écrit le projet de loi, est-ce que c'était la volonté du Cabinet?

[Texte]

Mr. D. Lefebvre: The bill was eventually approved by Cabinet, but the discussions that led to that seven years were more in the legislative task force where we looked at recent precedents in other statutes, and the ports bill was certainly uppermost in our minds.

The Chairman: Okay.

Mr. D. Lefebvre: That is the sort of discussion that led to the decision.

The Chairman: Are you through, Mr. Mazankowski, or did you have another question?

Mr. Mazankowski: I think I am. I just perhaps wanted to ask another question having regard to Clause 13.(3):

(3) The Administrator is, for all purposes, an agency of the Government of Canada.

The administrator is really a person. It is not really an entity; it is not an office. It is really a person. I am just somewhat bewildered by the fact that it really is not a body per se but is, rather, a person. I wonder what qualifies it to be an agency in the context in which we normally know "agency". I have no difficulty viewing the Canadian Wheat Board as an agency of the government, the Canadian Grain Commission and other entities like that, the Canada Ports Corporation, I guess, would be the same thing.

• 1710

Mr. Kroeger: There was some feeling, Mr. Chairman, that if we set up a grain transportation administration headed by an administrator that that could imply an intent to set up a rather large, diffuse bureaucracy.

Mr. Mazankowski: Yes.

Mr. Kroeger: So the bill was structured in this way not to create an administration, but to create an administrator; then, as the bill states elsewhere, the Minister of Transport will give him some staff to help him do his job. Maybe we were being a little too subtle, but there was an attempt made there to convey a kind of legislative signal, an intent of Parliament that this is not supposed to become a big bureaucracy, that it is an administrator with such staff as he needs to help him. But then one goes on, of course, to say, in spite of this particular way of framing it, that the administrator is still an agency.

Mr. Mazankowski: I guess that leads me to my next question, and we have discussed it before, Mr. Kroeger. What happens when you have two agencies invading common ground? How do you decide which particular agency has the authority to supersede the other? Is there any reference to that? Of course I think you know what I am probably getting at in the final analysis and that is the relationship of the administrator to other agencies involved in the movement and handling of grain, namely the Canadian Grain Commission and the Canadian Wheat Board. Is there any kind of rule of

[Traduction]

M. D. Lefebvre: Le projet de loi a finalement été approuvé par le Cabinet, mais les discussions qui ont amené ces 7 ans ont eu lieu principalement dans le groupe de travail législatif, où l'on a étudié des modalités semblables dans d'autres lois récentes, et la loi sur les ports était certainement très présente dans nos esprits.

Le président: D'accord.

M. D. Lefebvre: C'est le genre de discussion qui a amené cette décision.

Le président: Avez-vous terminé, monsieur Mazankowski, ou avez-vous une autre question?

M. Mazankowski: Je pense avoir terminé. Je voulais peut-être simplement poser une autre question sur la disposition 13.(3):

(3) L'administrateur est assimilé à toutes fins utiles à un organisme fédéral

L'administrateur est en réalité une personne. Ce n'est pas vraiment une entité, ce n'est pas un bureau. C'est vraiment une personne. Ce qui m'étonne simplement un peu, c'est le fait que ce n'est pas réellement un organisme en tant que tel, mais plutôt une personne. Je me demande ce qui en fait une agence dans le sens où nous entendons généralement «agence». Je n'ai pas de difficulté à considérer la Commission canadienne du blé comme agence du gouvernement, ainsi, je pense, que la Commission canadienne du grain et autres entités semblables, la Commission des ports.

M. Kroeger: On pensait, monsieur le président, que si l'on établissait une administration de transport des grains présidée par un administrateur, cela impliquait l'intention d'établir une bureaucratie plutôt importante, diffuse.

M. Mazankowski: Oui.

M. Kroeger: Aussi on a structuré le projet de loi de cette manière afin de ne pas créer une administration, mais afin de créer un administrateur; puis, comme le projet de loi le dit ailleurs, le ministre des Transports lui donnera du personnel pour l'aider à faire son travail. Nous sommes peut-être trop subtils, mais nous avons essayé ici de donner une sorte de signal législatif, d'indiquer la volonté du Parlement que cela ne soit pas une grosse bureaucratie, que c'est un administrateur avec le personnel dont il a besoin. Mais, alors, on peut naturellement continuer, en disant qu'en dépit de cette manière particulière de voir, l'administrateur est néanmoins une agence.

M. Mazankowski: Je pense que cela m'amène à ma question suivante, dont nous avons déjà parlé, monsieur Kroeger. Que se passe-t-il quand il existe deux agences qui envahissent un territoire commun? Comment peut-on décider quelle agence particulière a l'autorité de supplanter l'autre? Y a-t-il une référence à cela? Naturellement, je pense que vous savez où je veux probablement en venir en analyse finale, et que c'est la relation existant entre l'administrateur et les autres agences s'occupant de manutention et de transport des grains, en particulier la Commission canadienne du grain et la Commis-

[Text]

thumb that applies in terms of two or more agencies becoming involved in the same issue on common terrain?

Mr. Kroeger: There is no simple or single formula that will deal with that problem. Conflicts arise amongst agencies and departments in any government. I think the most one can say is that, once there has been a certain allocation of responsibility among a set of agencies, ministers expect the respective staffs of those agencies to work together and not waste a lot of time in jurisdictional wrangling and fighting for territory.

It is the case that in the area of grain transportation you do have . . .

Mr. Mazankowski: Overlap.

Mr. Kroeger: —these three players on the field . . .

Mr. Mazankowski: With overlap.

Mr. Kroeger: No, certainly our assessment of the existing legislation is that it is a complex division of responsibilities. There is room for some confusion. It may be that with further experience and with this agency acquiring a legislative base so that it clearly is not a temporary phenomenon on the scene that can be better sorted out and perhaps simplified. But I would not attempt to deny that there is some possibility here for some friction, some undesirable interactions, some overlap. It is far from being the only place where that exists. One simply has to do one's best to make it work.

Mr. Mazankowski: In the kind of scenario we are involved in, I guess the involvement of the ministers would be a reality at some point in time. The fact that you have as many as three different ministers involved in the exercise will further complicate things, I submit. You have the Canada Grain Commission, which reports to the Minister of Agriculture; the administrator will be, for all intents and purposes, an arm of the Minister of Transport; and then you have the minister in charge of the Canadian Wheat Board. Is there anything within the status of ministerial responsibility that aids in sorting potential conflicts out, should they occur?

• 1715

Mr. Kroeger: Well I have known ministers to disagree about their territory, all right. The answer in their case is about the same as it is for departments, that in the end they have to work together and live together, with the difference of course—as I mentioned in an earlier exchange with Mr. Mazankowski—that if you have a serious disagreement about mandates, they are the prerogative of the Prime Minister. In rare cases, where it could not be sorted out any other way, then it would be normal for the Prime Minister to do it.

The Chairman: Mr. Mayer.

Mr. Mayer: Thank you, Mr. Chairman. This is a very interesting and pertinent and I think valuable discussion here.

Mr. Kroeger, in answer to Mr. Mazankowski's question on Clause 13.(3)—where it says the administrator is, for all

[Translation]

sion canadienne du blé. Quelle règle s'applique lorsque deux agences ou plus s'occupent de la même question dans le même territoire?

M. Kroeger: Il n'existe pas de formule simple ou unique qui traite de ce problème. Des conflits existent entre les agences et les ministères de tous les gouvernements. Je pense que tout ce qu'on peut dire, c'est que lorsqu'on a procédé à un certain partage de responsabilités entre un certain nombre d'agences, les ministres s'attendent à ce que le personnel de chacune de ces agences travaille ensemble et ne perde pas beaucoup de temps en querelles de juridictions et en luttes territoriales.

Dans le cas du transport des grains, on a . . .

M. Mazankowski: Chevauchement.

M. Kroeger: . . . ces trois joueurs sur le terrain . . .

M. Mazankowski: Qui se chevauchent.

M. Kroeger: Non, certainement notre évaluation de la législation actuelle est qu'il existe une division complexe de responsabilités. Il y a possibilité, par cette agence, d'une base juridique, rendant évident le fait qu'elle ne constitue pas un phénomène temporaire sur la scène, on puisse analyser et peut-être simplifier. Mais je n'essaierai pas ici de nier qu'il existe ici possibilité de frictions, d'interactions peu désirables, de chevauchement. Ce n'est certainement pas le seul endroit où cela existe. On doit simplement faire de notre mieux pour que cela marche.

M. Mazankowski: Dans le genre de scénario que vous avez construit, je pense que les ministres devront à moment donné s'impliquer. Le fait qu'il y a trois ministres impliqués dans cet exercice compliquera encore les choses, à mon avis. La Commission canadienne des grains relève du ministère de l'Agriculture; l'administrateur sera en fait un service du ministre des Transports. Il y a également le ministre chargé de la Commission canadienne du blé. Y a-t-il, en matière de responsabilité ministérielle quelque moyen de faciliter la solution d'éventuels différends?

M. Kroeger: Il est déjà arrivé bien souvent que des ministres aient des différends quant à leurs compétences respectives, c'est certain. Dans le cas présent, c'est la même chose que pour les ministères: en fin de compte, il faut que les ministres collaborent et finissent par s'entendre, à cette différence près, comme je l'ai dit au cours de ma discussion avec M. Mazankowski, que s'il y a de graves différends au sujet des mandats de chacun, la question relève du premier ministre. Dans quelques rares cas, lorsqu'il est impossible de trouver une autre solution, il serait normal que le premier ministre intervienne.

Le président: Monsieur Mayer.

M. Mayer: Merci, monsieur le président. Il s'agit là d'une question fort intéressante et pertinente. Il y a place, je crois pour une discussion très utile.

Monsieur Kroeger, en réponse à la question de M. Mazankowski au sujet de l'article 13.(3)—selon lequel l'administra-

[Texte]

purposes, an agency of the Government of Canada—you say that was put in there to specifically define, in the sense that you want to delimit future growth or the size or potential size of the administrator. It seems to me from looking at it that you almost have the opposite effect.

I am wondering if could you go over that again. My question would be: What is the significance of calling it an agency? Why not just say, if that is what you want to do, that the administrator shall not have a staff larger than so and so unless he gets specific permission from the minister? In fact, that is already covered, I guess, because—and we went through this initially back in July—the staff is going to be seconded from the Department of Transport. So I wonder if you are opening a can of worms here in the sense that if you say it is an agency it gives it some independence, in the sense that it can grow maybe more than you had intended.

The Chairman: Mr. Kroeger.

Mr. Kroeger: The intent I referred to is really captured in Clause 13.(1), where I explained why the technique is used as referring to the creation of an administrator rather than an administration. The significance of that I suppose is largely psychological, but we hoped it would do some good.

Clause 13.(3) has a different purpose; that is, to make it clear that this entity in fact can be given responsibilities by the Governor in Council, which the present grain transportation co-ordinator unfortunately is prevented from receiving because of the lack of a statutory base. Clause 13.(3) is just to make it explicit that this is an agency; the Governor in Council can assign responsibilities to it the way it can to any other agency of government.

Mr. Mayer: So if the minister chose to assign additional responsibilities, in fact the agency could grow and become quite large. Does that follow from what you just said?

Mr. Kroeger: Yes, indeed; if the Governor in Council kept assigning more and more tasks to this agency, that could very well entail some staff growth. I am not suggesting this would happen all that frequently; it might happen only once or twice. But it is important and desirable to make it clear that this entity is eligible to have responsibilities assigned to it. It does not mean it would happen all the time, or that we would end up with a 400-man bureaucracy.

Mr. Flis: On a point of order, Mr. Chairman.

The Chairman: Yes.

Mr. Flis: If Mr. Mayer would allow it, he is asking questions on Clause 13.(3); Mr. Dubois has a very slight amendment that might clarify a bit and allow the discussion to continue.

[Traduction]

teur est en fait un organisme du gouvernement du Canada—you avec dit que cette disposition avait été prévue pour fixer des limites pré précises, plafonner la croissance, la taille qu'auront ou pourront avoir les services de l'administrateur. D'après ce que je crois constater, on obtiendra exactement l'effet contraire.

Peut-être pourriez-vous reprendre votre explication. Voici ma question: Dans quelle mesure est-il important d'utiliser le terme organisme? Pourquoi ne pas se contenter de dire, puisque c'est l'objectif visé, que l'administrateur ne pourra avoir des effectifs supérieurs à tel ou tel nombre sauf permission expresse du ministre? En fait, cela doit déjà être prévu—nous avons déjà étudié la question une première fois en juillet—car le personnel sera détaché du ministère des Transports. Je me demande si vous n'êtes pas en train de nous préparer un panier de crabes. En effet, si vous dites qu'il s'agit d'un organisme, vous conférez une certaine indépendance à ces services, qui pourront prendre une plus grande ampleur que celle prévue.

Le président: Monsieur Kroeger.

M. Kroeger: C'est l'article 13.(1) qui tente de traduire l'objectif dont j'ai parlé. J'ai expliqué pourquoi on avait eu recours à ce moyen, c'est-à-dire la création d'un poste d'administrateur et non celle d'une administration. Je suppose que cela a une importance en grande partie psychologique, mais nous espérons obtenir certains effets.

L'article 13.(3) a un autre but. Il veut garantir que ces services pourront assumer des responsabilités, confiées par le gouverneur en conseil, dont l'actuel coordonnateur du transport des grains ne peut se charger, malheureusement, parce qu'aucune disposition législative ne le permet. Cet article veut donc affirmer clairement que ces services constituent un organisme; le gouverneur en conseil pourra leur confier des responsabilités comme à tout autre organisme du gouvernement.

M. Mayer: En fait, si le ministre décide de lui confier de nouvelles responsabilités, cet organisme pourra prendre de l'expansion et devenir très important. Est-ce là une conclusion qu'on peut tirer de ce que vous venez de dire?

M. Kroeger: Effectivement. Si le gouverneur en conseil charge sans cesse cet organisme de nouvelles tâches, il est parfaitement possible que les effectifs deviennent plus nombreux. Mais je ne veux pas dire pour autant que cela risque de se produire très souvent; une ou deux fois peut-être. En tout cas, il est important et souhaitable de préciser bien clairement qu'on peut charger cet organisme de certaines responsabilités. Cela ne veut pas dire qu'on lui donnera sans arrêt de nouvelles tâches, ni qu'il se transformera en une bureaucratie de 400 personnes.

M. Flis: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Le président: Oui.

M. Flis: Si M. Mayer me permet, il pose des questions sur l'article 13.(3), mais M. Dubois a un très léger amendement à présenter qui clarifierait quelque peu la question et permettrait la poursuite de la discussion.

[Text]

The Chairman: Mr. Benjamin has an amendment on Clause 13.(3) as well; I received it first, so I am taking it first.

Mr. Mayer: I have an amendment at Clause 13.(1) too, Mr. Chairman.

• 1720

The Chairman: Okay.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, only as a point of order. Obviously many members have amendments, and I just wondered whether it was necessary to move an amendment before we got into discussion on the thing. I think there is room . . .

The Chairman: No, it is not necessary.

Mr. Mazankowski: Okay. It is just a matter of procedure.

The Chairman: The only thing is if we know the amendments it may preclude some of the questions. However, it is not necessary.

Mr. Mazankowski: Many of the amendments are moved on certain assumptions and depending upon answers that are given they could . . .

The Chairman: They may not be moved.

Mr. Mazankowski: —vary the amendments or the amendment may not be moved. So I think, because we are not on a small clause, Mr. Chairman . . . it is one of the major clauses of the bill and I think . . .

The Chairman: Discussion is quite in order, Mr. Mazankowski.

Mr. Flis: Mr. Chairman, all we are trying to do is be helpful. If Mr. Mazankowski does not want the committee to be helpful, fine. Let us proceed.

Mr. Mazankowski: Of course I entertain help at any time.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Oh, you are not finished. Mr. Mayer.

Mr. Mayer: I have just a comment. If I remember correctly, we were told that the size of the administrator would be in the order of 35, and that to me does imply a large organization or a bureaucracy.

Again through you, Mr. Chairman, to Mr. Kroeger, I think you raise more doubts in my mind than you clarify as far as the agency is concerned. Let me ask you this: Does calling it an agency have any implications as far as the Auditor General or those kinds of things, as far as estimates or proper auditing procedures . . . ? Does that have any bearing at all?

Mr. Kroeger: I do not think so, Mr. Chairman.

Mr. Mayer: Okay.

Just to conclude, Mr. Chairman, if the intent of the department or of the minister in this clause is by calling it an

[Translation]

Le président: M. Benjamin a lui aussi un amendement à proposer à l'article 13.(3); comme c'est le premier que j'ai reçu, c'est celui qui a priorité.

M. Mayer: J'ai moi aussi un amendement à proposer à l'article 13.(1), monsieur le président.

Le président: D'accord.

M. Mazankowski: J'ai un simple rappel au Règlement à faire, monsieur le président. De toute évidence, bien des députés ont des amendements à proposer. Est-il bien nécessaire de proposer un amendement avant que nous ne débattions de la question? A mon avis, il est tout à fait possible . . .

Le président: Ce n'est pas du tout nécessaire.

M. Mazankowski: D'accord. Simple question de procédure.

Le président: Cependant, si nous connaissons les amendements, il est possible d'éviter certaines questions. Mais, de toute façon, ce n'est pas indispensable.

M. Mazankowski: Beaucoup d'amendements reposent sur certaines hypothèses, et, selon les réponses reçues, il est possible . . .

Le président: . . . qu'ils ne soient pas proposés.

M. Mazankowski: . . . qu'ils soient modifiés ou qu'ils ne soient pas proposés. À mon avis, puisqu'il ne s'agit pas d'une disposition mineure, monsieur le président, car c'est un des principaux articles du projet, et je crois . . .

Le président: Il est parfaitement acceptable de débattre la question, monsieur Mazankowski.

M. Flis: Monsieur le président, nous essayons tous de faciliter les travaux. Si M. Mazankowski ne veut pas que le Comité collabore, c'est d'accord. Poursuivons.

M. Mazankowski: Je suis en tout temps favorable à toute forme de collaboration.

Le président: Monsieur Benjamin.

Mais vous n'aviez pas terminer, monsieur Mayer.

M. Mayer: Juste une observation. Si ma mémoire est fidèle, on nous a dit que les services de l'administrateur comprendraient environ 35 personnes. Pour moi, cela représente un organisme, une bureaucratie d'une certaine importance.

Je m'adresse de nouveau à M. Kroeger par votre entremise, monsieur le président. Je pense que vous faites naître plus de doutes dans mon esprit que vous n'en dissipez au sujet de l'organisme en question. Voici ma question: le fait d'utiliser le terme organisme a-t-il des conséquences en ce qui concerne le rôle du vérificateur général, par exemple, ou les prévisions budgétaires ou encore les méthodes de vérification? Y a-t-il certaines répercussions?

M. Kroeger: Je ne le crois pas, monsieur le président.

M. Mayer: Merci.

En guise de conclusion, monsieur le président, je dois dire que si l'objectif que poursuivent le ministre et son ministère

[Texte]

agency to limit the size of the thing I would submit that at least in my mind that particular clause does not accomplish that.

That concludes my questioning, Mr. Chairman, and I would be prepared to move an amendment at line 32 at the appropriate time.

The Acting Chairman (Mr. Reid (Kenora—Rainy River)): Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, my amendment is in Clause 13.(3). If other members have amendments prior to that, then . . .

The Acting Chairman (Mr. Reid (Kenora—Rainy River)): Yes, I think what we will do at this point if the general discussion is concluded—no?

Mr. McKnight: I think my name . . .

The Acting Chairman (Mr. Reid (Kenora—Rainy River)): Yes, your name is on.

Mr. McKnight: —is on the list for a bit of discussion . . .

The Acting Chairman (Mr. Reid (Kenora—Rainy River)): Mr. McKnight.

Mr. McKnight: —and I would just like to re-emphasize the importance of the administrator and this whole Clause 13 in the bill as we view it. The concern I have—along with, I am sure, some of my colleagues, maybe all of my colleagues around the table—is the length of the appointment.

I find it interesting that it was put forth that the seven years was a necessary term to attract capable and able people to this position. Not to cast bouquets where they are not needed, but there are several people who serve the government and the people of Canada who do not have that kind of tenure, who do not insist upon that kind of tenure before they take a position or an appointment.

When I look at the bill and see that the administrator is eligible for reappointment on the expiration of his term of office I do not feel that it would be necessary to appoint up to seven years when if an administrator who has been appointed and has been performing his or her duties in a manner that meets with the acceptance of the Governor in Council, with the minister and indeed with the members of the committee and in fact all segments of the industry—that that tenure would be necessary to attract someone with ability to step into a position like that.

• 1725

I think you will note in the industry, when we look at the chief commissioner for the Canadian Wheat Board who has a duration of long standing, and we look at the chief commissioner of the Canadian Grain Commission whose term is long standing, and we look at people, who whether they are appointed on good behaviour, at pleasure, or for a three- or four-year term, as long as the term is sufficient in length to establish whether the person appointed would be able to function and prove himself to the parties responsible for his

[Traduction]

par cet article, c'est-à-dire limiter l'importance de ces services en employant le terme «organisme», la disposition proposée ne permet pas, à mon avis du moins, d'atteindre le but visé.

Voilà qui met fin à mes questions, monsieur le président. Le moment venu, je suis disposé à proposer un amendement à la ligne 32.

Le président suppléant (M. Reid (Kenora—Rainy River)): Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, mon amendement porte sur l'article 13.(3). Si d'autres députés ont des amendements qui viennent avant, alors . . .

Le président suppléant (M. Reid (Kenora—Rainy River)): Ce que nous allons faire maintenant, si les discussions générales sont terminées . . . Non?

M. McKnight: Je crois que mon nom . . .

Le président suppléant (M. Reid (Kenora—Rainy River)): Effectivement, votre nom est sur la liste.

M. McKnight: . . . sur la liste pour participer un peu au débat . . .

Le président suppléant (M. Reid (Kenora—Rainy River)): Monsieur McKnight.

M. McKnight: . . . et je voudrais revenir sur l'importance que revêt l'administrateur ainsi que l'ensemble de l'article 13 du projet, du moins à notre point de vue. Ce qui me préoccupe, ainsi sans doute que certains de mes collègues ici présents et peut-être tous, c'est la durée du mandat.

Chose curieuse, on a prétendu qu'il fallait absolument offrir un mandat de sept ans si l'on voulait intéresser des personnes compétentes à ce poste. Je n'ai pas de louanges à distribuer pour rien, mais il y a quelques personnes au service du gouvernement et des Canadiens qui n'ont pas un aussi long mandat et n'insistent pas pour l'avoir avant d'accepter un poste ou une nomination.

J'examine le projet et je constate que l'administrateur peut obtenir un renouvellement à la fin de son mandat. Il ne me semble donc pas nécessaire de le nommer pour sept ans, si l'administrateur choisi remplit ses fonctions à la satisfaction du gouverneur en conseil, du ministre, des membres du comité et de l'ensemble du secteur d'activité visé. Ce genre de mandat ne m'apparaît pas nécessaire pour intéresser une personne ayant la compétence pour vouloir pour occuper un poste comme celui-là.

Je crois que vous verrez que dans l'industrie, le commissaire en chef de la Commission canadienne du blé est en poste depuis très longtemps, ainsi d'ailleurs que le commissaire en chef de la Commission canadienne des grains, et que nous étudions le cas d'autres personnes, qu'elles aient été nommées tant qu'elles en sont dignes, ou selon le bon vouloir de ceux qui les ont nommées, ou encore pour une période de trois ou de quatre ans, dans la mesure où leur mandat est suffisamment long pour voir si ceux qui ont été nommés pourront effective-

[Text]

appointment, do you find it would be necessary to go to a seven-year term, compared to other segments? We have three—two anyhow—witnesses at the table in front of us who are appointed in less than that concrete manner proposed in this bill.

Mr. Kroeger: I do not think there is any particular magic about a term. It seems to me more important to retain the clause about the appointment being at pleasure, whether the right term is three years, five years, seven years. I guess my own judgment would be that three would likely be rather short. Five would be quite workable, particularly if there is provision for reappointment.

Of course, the Governor in Council, just because he can make a seven-year appointment does not mean he has to. He can make a two-year appointment here if he wants to, or he can reappoint for two years. This is merely to specify a maximum.

If the committee were of the view that five made more sense, I doubt that it would seriously impair the ability of the Minister of Transport to find a well-qualified individual to hold this position.

The only real purpose served by the term is that it provides a defined point for reassessment; it is a little easier sometimes not to reappoint someone than it is to ask for their resignation. That is about the only purpose that the specification of the term serves.

Mr. McKnight: The seven years as the period of reassessment, there could be a great deal of havoc wreaked upon the industry if we waited seven years to do an assessment, or the Governor in Council did an assessment on the administrator. If the period of time is sufficient in length to establish the credibility and the ability of the person, I would find it difficult to make an argument that seven years was a necessary appointment if pleasure was used, rather than pleasure up to seven years.

Mr. Kroeger: Like Mr. McKnight, I would find it very difficult to make a compelling argument for seven years to the exclusion of some other figure, subject to the appointment being for long enough for the person to learn the job and do it well.

Mr. McKnight: Thank you, Mr. Chairman.

The Acting Chairman (Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Mr. Mazankowski has a question.

Mr. Mazankowski: I just wanted to talk about the degree of independence the administrator will have. Almost everything that he does will have to be done in consultation with or with the concurrence of the committee, and yet for all intents and purposes he really is an extension of the Minister of Transport, really an arm of the minister.

[Translation]

ment faire leur travail et ainsi prouver à ceux qui les ont nommés qu'ils sont capables de s'acquitter de leurs fonctions, croyez-vous qu'il s'imposerait de prévoir un mandat de sept ans? Il y a des mandats de trois ans, de deux ans—les témoins qui sont ici présents ont été nommés d'une façon différente de celle qui est envisagée dans le projet de loi.

M. Kroeger: Je ne crois pas qu'il y ait quelque chose de particulièrement magique dans la fixation de la durée d'un mandat. Il me semble plus important de conserver l'article relatif à la nomination selon le bon vouloir, peu importe que la durée du mandat optimale puisse être de trois ans, de cinq ans ou de sept ans. Pour ma part, je pense que trois ans seraient probablement un peu court. Un mandat de cinq ans pourrait donner de bons résultats surtout si dans la loi la renomination est prévue.

Bien entendu, le gouverneur en conseil peut nommer quelqu'un pour sept ans mais il n'est pas pour autant tenu de le faire. Il peut en effet nommer une personne pour deux ans si c'est son bon désir, ou il peut procéder à une nouvelle nomination de deux ans. Il s'agit simplement de fixer un plafond.

Si le Comité pense qu'un mandat de cinq ans est plus indiqué, je ne pense pas que cela empêcherait beaucoup le ministre des transports de trouver des gens qualifiés qu'il voudrait nommer à ce poste.

A vrai dire la seule justification du mandat consiste à fixer une date à laquelle on peut procéder à une réévaluation du travail effectué par un individu, en effet, il est quelquefois un peu plus simple de ne pas reconduire le mandat de quelqu'un plutôt que de lui demander de présenter sa démission. C'est à peu près la seule justification qu'a la spécification de la durée du mandat.

M. McKnight: S'agissant de la période de réévaluation après la période de sept ans, je crois que si l'on attendait autant de temps pour procéder à l'évaluation cela risquerait d'entraîner de graves remous dans l'industrie, et ce serait également le cas si le gouverneur en conseil procédait à l'évaluation de l'administrateur. Si le délai est suffisant pour établir la crédibilité et les compétences de la personne responsable, je crois qu'il est difficile de justifier cette période de sept ans si la nomination a été faite selon le bon plaisir.

M. Kroeger: Tout comme M. McKnight, je trouverais extrêmement difficile d'invoquer une raison qui justifierait pleinement la période de sept ans, par exemple, sous réserve du fait que le mandat doit être suffisamment long pour que la personne nommée ait eu le temps d'apprendre son travail et de prouver qu'elle savait bien le faire.

M. McKnight: Merci, monsieur le président.

Le président intérimaire (M. Reid (Kenora-Rainy River): M. Mazankowski veut poser une question.

M. Mazankowski: Je voulais poser une question sur la marge d'indépendance dont jouirait l'administrateur. En effet presque toutes les décisions qu'il va prendre devront l'être en consultation ou avec l'accord du Comité, et à toutes fins utiles on peut dire qu'il est le bras 'agissant', du ministre des transports.

[Texte]

To whom does he owe his loyalties? He would be working very closely with the committee, but there is the possibility that the minister may very well instruct him to do something that may not necessarily coincide with the wishes of the committee. In those kinds of situations, who will be his master? Does he have the independence to sort of sort that out himself? And what happens if there is a conflict between his work in relation to the Senior Grain Transportation Committee and the directives that are given to him by the Minister of Transport? Are there any avenues through which that can be sorted out? How would they be sorted out?

Mr. Kroeger: We would hope that occasions when conflicts arose would be rare, but Mr. Mazankowski is quite right—they could arise. In such a situation, I think the responsibility is clear: the administrator must take direction from the Minister of Transport. The reason for that is one of accountability in the sense that if the administrator had independent powers, or if the senior committee had independent powers to instruct the administrator to the exclusion of the minister, there would be difficult problems about how grain producers would hold this committee to account, especially ones who are appointed. Because of that difficulty, in cases of conflict the administrator must follow the direction given him by the minister, and the minister obviously must take responsibility for that direction.

• 1730

That being said, the way this is structured—clearly it is the intention, as Mr. Mazankowski says—to have the administrator work closely with the committee and be guided by it as fully as possible.

I would add that the experience of the past four years has been that the grain transportation co-ordinator has in fact had a lot of latitude to make regular operational decisions without continuously checking with Ottawa. In fact, checking with Ottawa is the exception rather than the rule. But where a difficult situation arose and where an important question of judgment was in play then, presumably, the administrator would choose to consult his minister. He would be accountable to his minister for the discharge of his responsibilities, but if the experience of the past four years is any guide, he would be on a fairly long leash.

Mr. Mazankowski: But I guess the point I am making, Mr. Chairman, is that when you look at Clause 17.(1)(a)—and I am not suggesting that we move to that clause headed “Duties and Functions of Administrator”—he may, with the concurrence of the committee and at the direction of the minister . . . I mean, it is quite obvious that there could be an issue in which both those criteria could not be fulfilled. He may act . . . well, as he must, take direction from the minister, but it may not necessarily mean with the concurrence of the committee.

[Traduction]

A qui doit aller sa loyauté? Certes, il collaborera très étroitement avec le Comité, mais il est possible que le ministre puisse lui demander de prendre certaines mesures qui peuvent ne pas être de l'agrément du Comité. Dans ce cas, qui va lui donner des ordres? A-t-il l'indépendance suffisante pour prendre ses propres décisions? Et que se passe-t-il s'il y a conflit entre les mesures qu'il peut prendre en tant qu'administrateur du Comité du transport des grains et les directives qui lui sont données par le ministre des transports? A-t-on prévu dans la loi la possibilité de trancher cette question? En d'autres termes a-t-on prévu des modalités à cet égard?

M. Kroeger: Nous espérons que les cas de conflits seront rares, mais M. Mazankowski a tout à fait raison de soulever cette question—ce pourrait être en effet le cas. Dans un tel cas, à mon sens la responsabilité est claire: l'administrateur doit s'en remettre au ministre des Transports. Et cela pour une raison de responsabilité en ce sens que si l'administrateur n'était pas tenu de rendre des comptes s'il avait des pouvoirs indépendants, ou si le Comité pouvait de son propre chef demander à l'administrateur de faire certaines choses sans passer par le ministre, il serait extrêmement difficile pour les exploitants agricoles de demander des comptes au Comité, surtout à ceux qui sont nommés. Cette difficulté existant, en cas de conflit, l'administrateur doit comme je l'ai dit s'en remettre aux instructions du ministre, et le ministre de toute évidence doit être tenu pour responsable des instructions qu'il donnera à l'administrateur.

Cela dit, de la façon dont se présentent les choses—comme M. Mazankowski le dit, la Loi prévoit clairement que l'administrateur doit travailler en étroite collaboration avec le Comité qui l'orientera au mieux de ses capacités.

A cela j'ajouterai que l'expérience des quatre autres années antérieures montre que le coordonnateur chargé du transport des grains a eu en réalité beaucoup de latitude dans les décisions d'exploitation qu'il a prises, sans être obligé à chaque fois de prendre l'avis d'Ottawa. En fait, cela a plutôt été l'exception que la règle. Mais lorsqu'un cas difficile s'est posé, et lorsqu'il s'agissait d'une question importante de jugement, on peut présumer que l'administrateur pourrait vouloir solliciter l'opinion du ministre. Il serait responsable vis-à-vis du ministre quant à son travail, mais si l'on peut penser que ce qui s'est passé au cours des quatre dernières années donne une indication de la réalité, il faut reconnaître qu'il aurait une marge de manoeuvre importante.

M. Mazankowski: Ce que je veux dire, monsieur le président, c'est que si l'on jette un coup d'oeil à l'alinéa 17.(1)a—et je ne veux pas que l'on passe maintenant à l'étude de l'article intitulé “Tâches et fonctions de l'administrateur”—il peut, avec l'assentiment du Comité et à la discrétion du ministre—par là j'entends, il est tout à fait évident qu'il pourrait se présenter des cas pour lesquels il serait impossible de satisfaire à ces deux critères. Il pourrait donc prendre une décision—comme il est tenu de le faire, demander l'avis du Ministre, mais il se peut que le Comité ne soit pas nécessairement d'accord avec cette mesure.

[Text]

Mr. Kroeger: That is right.

The Chairman: One is permissive; the other is mandatory, is it not?

Mr. Kroeger: The sequence in that clause, I think is indicative of the general intent here. In the first instance he ought to try to work out some approaches with the committee and arrive at agreement with them on what he should be doing. But there is a reserve power there that whether the committee is particularly enthusiastic about it or not, the minister can direct him to undertake studies.

Mr. Mazankowski: Are you suggesting then that in cases where the administrator is not able to obtain the concurrence of the committee, he may very well go to the minister and ask to be directed so that he can get the job done?

Mr. Kroeger: I suppose an administrator might try that. I also suppose that the minister of the day would make up his own mind about whether or not that was a good idea.

Mr. Mazankowski: Well, of course, the prerogative would still remain in the hands of the minister. But the point I am making is that the minister could very well . . . if the administrator were determined, and if in his view it was in the best interests of all concerned—notwithstanding the fact that he did not get the kind of concurrence that he wanted from the committee—he could seek the necessary direction from the minister to proceed. I think it is important to know that possibility exists. Am I interpreting that possibility correctly, Mr. Chairman?

Mr. Benjamin: Or he could proceed if he were upheld by the minister.

Mr. Mazankowski: Or he could proceed and be upheld by the minister.

Mr. Kroeger: I think what Mr. Mazankowski says could very well arise. If you look at Clause 17.(1)(b), the administrator is empowered to make recommendations to the minister on ways of increasing the capacity and efficiency of the grain transportation system. There might be a disagreement between the committee and the administrator on whether a particular line of study ought to be pursued. Clause 17.(1)(b), as I read it, explicitly empowers the administrator to make a recommendation to the minister, saying: I think there would be real pay-off in carrying out a study of subject X. Then the minister would have to make his decision and of course take public responsibility for whatever decision he made.

• 1735

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, given the very close relationship between the minister and the administrator and having regard to the fact that the administrator should, in terms of appearance, appear to be a somewhat neutral body, would it not be better if the people who were employed by the administrator were not officers and employees of the Depart-

[Translation]

M. Kroeger: C'est exact.

Le président: Le premier critère est une possibilité, l'autre une obligation, n'est-ce pas?

M. Kroeger: La structure de cet article est indicative à mon sens de la portée générale de l'article. En premier lieu, l'administrateur devrait essayer d'élaborer des mesures possibles avec le concours du Comité et en arriver à un accord sur ce qu'il devrait faire. Toutefois, il est prévu un pouvoir de réserve voulant que si le Comité est particulièrement enthousiaste face aux mesures qui lui sont proposées, ou bien alors pas du tout d'accord avec elles, le Ministre peut lui demander d'étudier la question.

M. Mazankowski: Donc dans les cas où l'administrateur n'est pas en mesure d'obtenir l'appui du Comité, ce dernier peut demander au Ministre de lui donner des instructions bien précises pour faire son travail?

M. Kroeger: Il pourrait essayer de le faire. D'autre part, je pense que le ministre en poste réfléchirait certainement pour voir si c'est une bonne idée.

M. Mazankowski: Bien entendu, c'est finalement le ministre qui prendrait la décision. Mais ce que je dis c'est que le Ministre pourrait très bien—si l'administrateur avait beaucoup de suite dans les idées, et si selon lui telle mesure était dans les intérêts des personnes en cause—nonobstant le fait qu'il n'ait pas obtenu l'accord qu'il cherchait auprès du Comité—il pourrait demander au Ministre de lui donner les ordres nécessaires pour aller de l'avant. Je crois qu'il est important de bien savoir que cette possibilité existe. Est-ce que je me trompe, monsieur le président?

M. Benjamin: Ou il pourrait aller de l'avant s'il était appuyé par le Ministre.

M. Mazankowski: Ou c'est exact.

M. Kroeger: Je crois que ce à quoi fait allusion M. Mazankowski pourrait très bien se produire. En effet, si l'on jette un coup d'oeil à l'article 17.(1)(b), on constate que l'administrateur est autorisé à faire des recommandations au ministre quant à la façon d'augmenter l'efficacité et la capacité du système de transport des céréales. Il se pourrait qu'il y ait des accords entre le Comité et l'administrateur sur la nécessité d'entreprendre ou de poursuivre l'une ou l'autre enquête. Selon mon interprétation, l'article 17.(1)(b), donne expressément à l'administrateur le pouvoir de formuler ses recommandations au ministre et de lui dire qu'à son avis une étude sur tel ou tel sujet serait véritablement utile. À ce moment-là, il reviendrait au ministre de décider et, bien entendu, d'assumer la responsabilité de sa décision.

M. Mazankowski: Monsieur le président, compte tenu des rapports très étroits qui existent entre le ministre et l'administrateur et vu également que ce dernier devrait normalement donner ne serait-ce qu'une apparence d'impartialité, ne serait-il pas préférable que les agents et les employés de l'administrateur ne soient pas des fonctionnaires du ministère des Trans-

[Texte]

ment of Transport? What you are doing then is really putting a *de facto* ministerial arm in charge of the whole operation, because under Clause 15 his employees and officers are limited to coming from the Department of Transport. Is that really necessary? Does he not have the independence or the authority, at least that much independence and authority, to go out and acquire his own staff and officers?

Mr. Kroeger: In practice he does.

Mr. Mazankowski: The bill says he will be provided "such officers and employees of the Department of Transport".

Mr. Kroeger: I know.

The Chairman: I think you are straying a little far afield right now. I think we should get back . . .

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, with respect, we are dealing with Clause 13 . . .

The Chairman: Right.

Mr. Mazankowski: —and an amendment.

The Governor in Council may appoint an officer to be known as the Grain Transportation Agency Administrator

I think that is pretty all-encompassing. What is he going to do? How is he going to do it? What is his relationship with the minister? What is his relationship with the Senior Grain Transportation Committee? You have allowed latitude on other clauses, which has allowed us to move quite expeditiously. This is really a central core of this particular piece of legislation. If you would rather the questions were put at a later time, they will be put at some point in time, but it would help us in framing the kinds of amendments we believe are necessary to improve this bill.

The Chairman: Mr. Mazankowski, you jumped the gun a bit. I was going to say that we are on Clause 13, and while other clauses deal with the administrator I am allowing a fair amount of latitude in the questioning for the very reason you suggested. But I would hope we will not get too far afield from Clause 13, because some of the amendments we have to Clause 13 may very well negate some of the questions that are being asked and we may well be slowing the process.

Mr. Mazankowski: Some of the answers may trigger further amendments, Mr. Chairman, and that is what we are doing. We are doing a clause-by-clause study.

The Chairman: Right.

Mr. Mazankowski: It is not a clause-by-clause ramrod.

The Chairman: No, and it is not by groups of clauses, either.

Mr. Benjamin.

[Traduction]

ports? Car en réalité, ce que vous faites ici revient ni plus ni moins à faire relever *de facto* toute l'opération de l'exécutif dans la mesure où, comme le dit l'article 15, les agents et les employés de l'administrateur doivent être des employés du ministère des Transports? Est-ce vraiment indispensable? L'administrateur ne pourrait-il pas avoir suffisamment d'indépendance ou de pouvoir pour aller recruter à l'extérieur?

M. Kroeger: C'est ce qui se passera en réalité.

M. Mazankowski: D'accord, mais le projet de loi précise qu'on lui donnera «des agents et des employés du ministère des Transports».

M. Kroeger: Je le sais fort bien.

Le président: N'êtes-vous pas un peu en train de battre la campagne? Nous pourrions peut-être en revenir . . .

M. Mazankowski: Monsieur le président, sans vouloir vous manquer de respect, nous étudions pour l'instant l'article 13 . . .

Le président: Vous avez raison.

M. Mazankowski: . . . ainsi qu'un amendement corrélatif.

Le gouverneur en conseil peut nommer . . . un administrateur de l'Office du transport du grain.

Voilà une phraséologie fort vague. Que va-t-il faire? Comment va-t-il travailler? Quels seront ses rapports avec le ministre? Et avec le Comité supérieur du transport du grain? Vous avez introduit énormément de latitude dans d'autres articles, ce qui nous a permis d'avancer assez rapidement, mais il n'empêche que nous sommes ici au cœur même du projet de loi. Si vous préférez que les questions fassent surface plus tard, vous pouvez être certain que toutes ces questions seront effectivement posées à un moment ou à un autre, mais il serait très utile que nous puissions formuler les amendements qui, à notre sens, s'imposent si nous voulons améliorer la tenue du projet de loi.

Le président: Monsieur Mazankowski, vous avez dirais-je pris les devants car j'allais précisément ajouter que nous étudions effectivement l'article 13 et que, même s'il y a d'autres articles relatifs à l'administrateur, j'allais vous laisser les coudées franches pour poser vos questions comme vous venez tout juste de le réclamer. J'espère toutefois que nous n'allons pas trop nous éloigner de cet article 13 dans ce sens que certains des amendements qui y ont trait pourraient fort bien rendre nulle et non avenue l'une ou l'autre question posée à ce sujet, ce qui ne ferait que nous ralentir.

M. Mazankowski: Il se peut également monsieur le président que les réponses débouchent sur de nouveaux amendements, et c'est précisément ce que nous faisons. Nous procédons à une étude article par article.

Le président: Vous avez raison.

M. Mazankowski: Ce n'est pas une course de vitesse.

Le président: Effectivement, et nous ne procédons pas non plus par groupe d'articles.

Monsieur Benjamin.

[Text]

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, just to . . .

An hon. Member: The railroads.

Mr. Benjamin: —follow up on what Mr. Mazankowski has been asking . . .

The Chairman: The railroads are involved.

Mr. Mazankowski: I am not sure, did Mr. Kroeger complete his answer to me?

The Chairman: No, he did not. All right then, we will finish with Mr. Mazankowski before I go to Mr. Benjamin.

Mr. Kroeger: What I was going to say, Mr. Chairman, in answer to Mr. Mazankowski's question, was that in practice this entity would not be an extension of the Department of Transport, if experience to date is any guide. All the staff of the existing grain transportation co-ordinator are nominally employees of the Department of Transport; in fact, most of them have never worked for the Department of Transport, they were recruited from the private trade or from other quarters that have given them relevant experience. The only point of that provision to which Mr. Mazankowski refers is that since this is a government agency, they have to belong to some department and it might as well be the Department of Transport whose books they are nominally on.

• 1740

The alternative would be to create an administration, in which case they would be employees of that administration and working under the direction of the administrator.

Mr. Mazankowski: If that is what is in mind, Mr. Chairman, then there should not be any difficulty with an amendment that would make it clear that the administrator could call upon the services of employees other than those who are currently designated with the Department of Transport.

Mr. Kroeger: I think we might be able to find a way of expressing that when we come to it, Mr. Chairman.

Mr. Mazankowski: There you are, Mr. Chairman. I am anticipating amendments in the future, which would help facilitate the progress of this committee.

The Chairman: You are very anticipatory.

Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, just as sort of supplementary to questions that Mr. Mazankowski and I think Mr. McKnight were proposing earlier in the matter of possible conflict, no doubt it would from time to time occur—there would be a conflict between the committee and the administrator and other players in the piece. But is this not also a similar situation to the Canadian Wheat Board, which has an elected advisory committee? Let us say there is a disagreement; the Canadian Wheat Board rejects recommendation of the advisory committee. The advisory committee no doubt would complain to the minister, but the minister at that point would

[Translation]

M. Benjamin: Monsieur le président, je voudrais simplement . . .

Une voix: Les chemins de fer.

M. Benjamin: . . . pour suivre dans la même veine que M. Mazankowski.

Le président: Il s'agit de chemins de fer.

M. Mazankowski: Excusez-moi, mais M. Kroeger avait-il fini de répondre à ma question?

Le président: Non. D'accord, terminons-en avec M. Mazankowski avant de passer à M. Benjamin.

M. Kroeger: J'allais ajouter, monsieur le président, pour répondre à M. Mazankowski, qu'en réalité cet organe ne serait pas une extension du ministère des Transports, dans la mesure où ce que nous avons appris jusqu'à présent peut nous en donner une idée. La totalité du personnel de l'actuel coordonnateur aux transports appartiennent en théorie seulement au ministère des Transports car, en réalité, la plupart d'entre eux n'ont jamais travaillé pour le ministère proprement dit car ils ont été engagés soit dans le secteur privé, soit dans d'autres milieux qui leur ont donné l'expérience nécessaire. Le seul élément de cette disposition dont parle M. Mazankowski voudrait que, puisqu'il s'agit d'un organe officiel, ces employés doivent appartenir à l'un ou l'autre ministère et à ce moment-là pourquoi pas le ministère des Transports puisque de toute façon c'est de son personnel qu'ils font sensément partie.

L'autre solution consisterait à créer une administration, et à ce moment il s'agirait d'employés de cette administration qui travailleraient sous la gouverne de l'administrateur lui-même.

M. Mazankowski: Si c'est bien ce que vous avez à l'esprit, monsieur le président, il ne devrait pas être difficile d'introduire un amendement qui préciserait sans ambiguïté que l'administrateur peut faire appel à des employés autres que ceux qui relèvent actuellement du Ministère des Transports.

M. Kroeger: Nous pourrions je crois trouver le moyen de le formuler quand nous y serons, monsieur le président.

M. Mazankowski: C'est ce que je vous disais, monsieur le président: Je prévois d'autres amendements qui pourraient faciliter les travaux du Comité.

Le président: Vous avez une intuition très fine.

Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, en guise si vous voulez bien de complément aux questions et aux propositions antérieures de MM. Mazankowski et McKnight qui parlaient des différends éventuels, il est évident que des différends sont effectivement tout à fait possibles, différends entre le Comité et l'administrateur ainsi que les autres protagonistes. Mais n'en va-t-il pas de même dans le cas de la Commission canadienne du blé qui est également assortie d'un comité consultatif élu? Supposons qu'il y ait désaccord, supposons que la Commission canadienne du blé passe outre à une recommandation du comité consultatif. A ce moment-là, il est évident que le comité consultatif va se plaindre au ministre

[Texte]

sort of act as a referee—or his deputy. But sooner or later the minister would have to decide.

There is a similar situation with the Canadian Grain Commission. If the grain handlers disagreed with some grading that the grain commission wants to introduce, the minister has to first referee, and if he cannot succeed with that he must make a decision. It is the same with the Canadian Transport Commission. So this is essentially no different from what is already in existence in other agencies.

Mr. Kroeger: I think Mr. Benjamin has given a very accurate description of the situation.

Mr. Benjamin: Do you want my amendment now?

The Chairman: No, I do not. I have one before yours, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Okay; let us get on it.

Mr. McKnight: May I ask a question concerning the agency to the officials, Mr. Chairman?

The Chairman: You may.

Mr. McKnight: Something that most producers understand is the Canadian Wheat Board as an agency of the government. Can you relate the administrator as we see it proposed here to the chief commissioner and the responsibilities explicit to the chief commissioner of the Canadian Wheat Board to his minister, to the Minister of Transport's assistant in the other place, or however it would be broken down ordinarily? Can you relate the chief commissioner and his responsibilities to the administrator and his responsibilities as an agency?

Mr. Kroeger: I do not claim great expertise on the subject of the Wheat Board. I believe, however, that the commissioners of the Wheat Board have greater legal independence than the administrator would, in the sense—as we discussed a little while ago—that they have no fixed term and they are not appointed at pleasure. There has to be cause to remove them, and cause does not usually mean just unsatisfactory performance. So they have greater protection in their status than the administrator does. I think they also have certain statutory powers that are not given to the administrator.

Mr. McKnight: But Mr. Kroeger, the chief commissioner is explicit, if I recall, in the Canadian Wheat Board Act. Please check, because I could be wrong.

Mr. Kroeger: Mr. Lefebvre is just looking it up now.

Mr. D. Lefebvre: Mr. Chairman, the Wheat Board is probably more independent overall than the administrator would be—or is certainly independent. However, as in the case of the administrator, the Governor in Council may, by order,

[Traduction]

mais en l'occurrence ce dernier servirait en quelque sorte d'arbitre, le ministre ou son sous-ministre j'entends. Tôt ou tard, le ministre doit néanmoins trancher.

Il en va de même dans le cas de la Commission canadienne des grains. Si les manutentionnaires ne sont pas d'accord sur l'une ou l'autre question de classification que la Commission voudrait mettre en place, le ministre est l'arbitre de premier ressort et s'il ne parvient pas à régler le différend, c'est à lui à trancher. Il en va tout à fait de même dans le cas de la Commission canadienne des transports. Dès lors, il n'y a pas vraiment de différence par rapport à ce qui existe déjà au sein d'autres organismes.

M. Kroeger: Je pense que M. Benjamin a effectivement décrit d'une façon très réaliste la situation.

M. Benjamin: Voulez-vous le texte de mon amendement?

Le président: Non car j'en ai déjà un qui a préséance sur le vôtre monsieur Benjamin.

M. Benjamin: D'accord, qu'en est-il?

M. McKnight: J'aimerais, monsieur le président, poser une question à propos de cet organe.

Le président: Allez-y.

M. McKnight: La majorité des producteurs savent que la Commission canadienne du blé est un organisme officiel. Quel est le lien que l'on pourrait établir entre l'administrateur, selon la proposition qui nous est faite ici, et le commissaire en chef, ainsi que les responsabilités qui incombent expressément au commissaire en chef de la Commission canadienne du blé par rapport à son ministre, par rapport à l'adjoint du ministre des Transports de l'autre côté, comment cela s'articule-t-il? De quelle façon pourrait-on faire la soudure entre d'une part le commissaire en chef et ses responsabilités et d'autre part l'administrateur et les responsabilités qui sont les siennes?

M. Kroeger: Je ne me prétends pas expert pour ce qui est de la Commission canadienne du blé mais il me semble que les commissaires de cet organisme jouissent au sens juridique du terme d'un plus grand degré d'indépendance que l'administrateur dans la mesure où, et nous en avons déjà discuté il y a quelques instants, ils n'ont pas de mandat prédéterminé et où ils ne sont pas nommés d'une façon discrétionnaire. Pour les démettre de leurs fonctions, il faut un motif, et en règle générale, des résultats insatisfaisants ne constituent pas un motif suffisant. Dès lors, ils sont beaucoup mieux protégés que ne le sera l'administrateur. Je crois qu'ils jouissent également de certains pouvoirs statutaires que n'aura pas l'administrateur.

M. McKnight: Mais n'est-il pas vrai, monsieur Kroeger, que le commissaire en chef est expressément cité, si j'ai bonne souvenance par la Loi sur la Commission canadienne du blé? Est-ce que je me trompe?

M. Kroeger: M. Lefebvre vérifie dans le texte de loi.

M. D. Lefebvre: Monsieur le président, dans l'ensemble la Commission du blé est probablement plus indépendante que ne le serait l'administrateur; elle est indépendante quoi qu'il en

[Text]

... direct the Board as to the manner in which any of its operations, powers and duties under this Act shall be conducted, exercised or performed.

• 1745

So basically there is a statute that tells the Wheat Board what they ought to do, but ultimately if the Governor in Council did not like what they did they could give a directive for them as to how they shall exercise—not exercise other duties than the duties spelled out in the act, but the manner in which they are to exercise those duties.

Mr. McKnight: So in that manner the administrator—the agency administrator, the administrator being an agency—could be directed by the Minister of Transport to perform his duties the way the board would be directed by their minister to perform duties outside those explicit . . .

Mr. D. Lefebvre: No, it is not adding duties. It is the manner in which the duties are exercised in both cases.

Mr. Kroeger: But there is a difference. It takes a Cabinet directive in respect of the Wheat Board, but it takes only the Minister of Transport in the case of the administrator.

Mr. McKnight: Would that be a directive to the commissioners, or is it a directive to the chief commissioner?

Mr. D. Lefebvre: It would be to the commission.

Mr. McKnight: To the commission as a body, not to . . .

The Chairman: To the Wheat Board.

Mr. D. Lefebvre: The board. I am sorry; it would be to the board that is sort of managing the Wheat Board.

Mr. McKnight: Can you just explain, then, the duties of the chief commissioner of the Canadian Wheat Board as compared to the duties of the administrator?

Mr. D. Lefebvre: I would say, reading quickly the provisions creating the Wheat Board, that the chief commissioner is created to be the head man among his peers, like a board of directors where you have the chairman of the board. So he will call the meetings and direct the operations. But the activities of the board and the actions of the board are legally binding on the board if they are made by the board. Now, they may delegate to the chairman or the chief commissioner certain powers. I would have to look more into the act to see whether there are some statutory powers given to the chairman or the chief commissioner himself.

[Translation]

soit. Cela dit toutefois, comme c'est le cas pour l'administrateur, le gouverneur en conseil peut, par voie de décret,

... donner des instructions à la Commission sur la manière de conduire ses opérations, d'exercer ses pouvoirs ou d'accomplir ses devoirs prévus dans la présente loi.

Essentiellement donc, il existe une loi qui précise à la Commission canadienne du blé ce qu'elle doit faire même si, en fin de compte, si le gouverneur en conseil n'apprécie pas ce que fait la Commission, il peut lui donner des instructions sur la manière de conduire ses opérations, et je ne parle pas ici de ce dont la loi ne parle pas, mais de la manière dont la Commission doit exercer ses pouvoirs.

M. McKnight: Dans cette optique donc, l'administration—qui est un organe en quelque sorte—pourrait recevoir pour instruction du ministre des Transports d'accomplir ses devoirs, comme le dit la loi, un peu comme la Commission recevrait pour instruction de la part des ministres compétents d'accomplir des devoirs en plus de ceux qui sont explicitement . . .

M. D. Lefebvre: Non, il ne s'agit pas d'attributions supplémentaires, mais simplement de la façon dont les devoirs sont accomplis dans les deux cas.

M. Kroeger: Il y a toutefois une différence. Dans le cas de la Commission du blé, il faut une directive du cabinet alors que dans le cas de l'administrateur le ministre des Transports suffit.

M. McKnight: Qui recevrait la directive, les commissaires ou le commissaire en chef?

M. D. Lefebvre: La Commission.

M. McKnight: La Commission en tant que telle, et non pas . . .

Le président: La Commission canadienne du blé.

M. D. Lefebvre: La Commission. Excusez-moi; il s'agirait en fait de la Commission qui est l'administratrice de l'organisme.

M. McKnight: Pourriez-vous à ce moment-là m'expliquer quelles sont les fonctions du commissaire en chef de la Commission canadienne du blé par rapport à celle de l'administrateur?

M. D. Lefebvre: Après avoir lu cursivement les dispositions portant création de la Commission canadienne du blé, je dirais que le commissaire en chef est un genre de directeur parmi ses pairs, un peut comme un conseil d'administration qui a son président. C'est lui qui convoque les réunions, c'est lui qui dirige les opérations. Il n'empêche que les activités de la Commission et toutes les interventions de celle-ci engagent aux yeux de la loi la Commission proprement dite si elles émanent d'elle. Bien sûr, il peut y avoir délégation de certains pouvoirs à l'endroit du président ou du commissaire en chef, mais je devrais lire le texte de loi de plus près pour vérifier s'il n'existe pas l'un ou l'autre pouvoir statuaire dont bénéficierait le président ou le commissaire en chef lui-même.

[*Texte*]

Mr. McKnight: Then in summing, Mr. Chairman, the directives that would be given to the Canadian Wheat Board, all commissioners . . .

Mr. D. Lefebvre: Yes.

Mr. McKnight: —would be done by Governor in Council, and are more cumbersome, in my opinion, than the directives given by a ministerial order to the administrator.

Mr. D. Lefebvre: Yes.

Maybe just an additional comment, Mr. Chairman? Many of the boards, like the Canadian Grain Commission and the Canadian Wheat Board, have many members who are chosen because of their diversity of interests or expertise, and because of that they have a bit more independence as a collectivity. The administrator is still a Governor in Council appointee, but it is more in the nature of a one-man show.

Mr. McKnight: There are more of the others to share the burden of responsibility also.

Mr. D. Lefebvre: Yes.

The Chairman: Thank you.

Mr. McKnight: Mr. Kroeger had something to say about that.

Mr. Kroeger: Just a footnote, Mr. Chairman. It is an interesting evolution in how organizations are conceived of. During the 1930s and 1940s quite often you had entities created that were kind of government management by committee. The National Harbours Board, for example, was a board; it had no designated chief executive officer in law. Just the quick look that we took at the Canadian Wheat Board Act: it says there is to be a chief commissioner, but we did not find any particular powers that he had independently of the rest of the board. Once again, it is this collective approach that tended to prevail during that period.

Mr. McKnight: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you.

Now, Mr. Mayer, your amendment would be the first one, if you plan to move it.

Mr. Mayer: Yes, I do, Mr. Chairman.

I move that Bill C-155 be amended in Clause 13.(1) on page 6 at line 32 by substituting the word "four" for the word "seven".

• 1750

It is a very simple amendment, and what it does, Mr. Chairman, is make the term of office of the administrator the same as those appointed by the minister and those elected by producers.

An hon. Member: It was three years.

[*Traduction*]

M. McKnight: Pour résumer donc, monsieur le président, les directives transmises à la Commission canadienne du blé, au commissaire . . .

M. D. Lefebvre: Oui.

M. McKnight: . . . émaneraient du gouverneur en conseil et seraient à mon sens du moins beaucoup plus contraignantes que les directives d'origine ministérielle qui seraient communiquées à l'administrateur.

M. D. Lefebvre: C'est cela.

Une dernière chose si vous voulez bien, monsieur le président. De nombreux offices comme la Commission canadienne du grain et la Commission canadienne du blé comptent plusieurs membres qui ont été précisément choisis en raison de leur compétence et de leurs secteurs d'intérêts divers et, partant, agissant collectivement, ils sont légèrement plus indépendants. L'administrateur en revanche est nommé par le gouverneur en conseil mais il aurait davantage tendance à mener sa barque tout seul.

M. McKnight: Ils sont également plus nombreux à partager les responsabilités.

M. D. Lefebvre: En effet.

Le président: Je vous remercie.

M. McKnight: M. Kroeger a je crois quelque chose à dire à ce sujet.

M. Kroeger: Une toute petite remarque, monsieur le président, qui dénote l'évolution extrêmement intéressante de la façon dont ces organisations ont vu le jour. Pendant les années 30 et 40, il n'était pas rare de voir apparaître des organes qui étaient en quelque sorte pour le gouvernement des comités d'administration. Ainsi, la Commission des ports nationaux pour laquelle la loi n'avait prévu aucun président ou directeur général. Comme nous le montre également une lecture cursive de la Loi sur la Commission canadienne du blé, cette commission doit être chapeautée par un commissaire en chef qui n'a toutefois aucun pouvoir spécifique qu'il puisse exercer en toute indépendance par rapport aux autres membres de la Commission. Ici également, il s'agit d'une manière d'administration collective comme cela se faisait à l'époque.

M. McKnight: Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Merci.

Monsieur Mayer, votre amendement a la préséance. Voulez-vous nous en faire la proposition?

M. Mayer: Certainement, monsieur le président.

Je propose de modifier l'article 13.(1) du projet de loi C-155 en remplaçant, à la ligne 30 de la page 6, le mot «sept» par le mot «quatre».

Il s'agit d'un amendement très simple qui revient à M. le président, ligner le mandat de l'administrateur sur celui des personnes nommées par le ministre et de celles qui sont élues par les producteurs.

Une voix: Il s'agissait de trois ans.

[Text]

Mr. Mayer: No, did we not go to four years?

The Chairman: No, seven.

An hon. Member: Producers are four; the others are three.

Mr. Mayer: Okay. Anyway, it reduces the term of office for the administrator from seven to four years. Seven years is a long time, Mr. Chairman, and it seems to me, regardless of the fact that the administrator is appointed at pleasure, when you are appointed for a seven-year term you generally serve the seven-year term unless there is something glaringly deficient in your performance. If it is going to function, the administrator is going to play a key role in this committee, and it seems to me it is important that you have the opportunity, if an administrator is not performing the way people would like—that he has the opportunity to be replaced at four years rather than at seven. At the same time, that does not preclude him from being reappointed for subsequent four-year terms.

I think that would answer one of the concerns I believe Mr. Kroeger raised when he said to attract qualified people you need a seven-year term. I can see the validity in that; but certainly if persons are going to come there and believe in themselves and do a good job, there is no reason why they could not expect to be reappointed for subsequent four-year terms, while at the same time, in the event of a poor administrator, not saddling the producers with somebody who is not necessarily getting the job done in the way people would like to see it.

I would also point out that I do not think this is the kind of position where somebody is going to come and learn on the job, if you will. I think the administrator would be somebody who would be quite familiar with the system, and he would not necessarily need a period of time to learn his role to carry it out effectively. I think whoever is going to be appointed as an administrator would be somebody who is already familiar with the grain transportation business and who comes to the job, if you will, and hits the ground running. So I do not think there is a reason there for somebody to have a seven-year term, as opposed to a four-year term.

Mr. Chairman, I also think it is important that the administrator operate as much as possible on the basis of goodwill and moral suasion, being able to get along with all the players at the table. If you put somebody there for a seven-year term and if over a period of time there get to be some acquired prejudices, for whatever reason, or some personal conflicts between people on the committee, I think that is another reason we can look at a shorter term.

I think it would be in the best interests of everybody to shorten the term from, as I said, seven to four years. It still allows for subsequent four-year periods, and I do not think it raises any problems that have been alluded to here today. At the same time, I think it answers a concern that could arise out of somebody's being appointed administrator who may not be

[Translation]

M. Mayer: N'avons-nous pas décidé de le porter à 4 ans?

Le président: Non, sept ans.

ne voix: Quatre ans pour les producteurs, trois ans pour les autres.

M. Mayer: D'accord. Quoi qu'il en soit, l'amendement réduit donc la durée du mandat de l'administrateur de 7 à 4 ans. C'est très long, sept ans, monsieur le président, et il me semblerait que, même si l'administrateur est nommé à titre amovible, une nomination pour un mandat de sept ans est généralement respectée, à moins que le titulaire ne fasse vraiment preuve d'incurie. Pour pouvoir obtenir des résultats, l'administrateur va devoir jouer un rôle fondamental au sein du Comité, et il me semble important de pouvoir remplacer après 4 ans plutôt qu'après 7 ans un administrateur qui ne donne pas les résultats attendus. Simultanément, rien n'empêcherait de renommer l'administrateur pour un mandat de 4 ans supplémentaires.

Je pense que cette proposition répond parfaitement à l'une des questions qui avaient été je crois posées par M. Kroeger quand il nous disait que, pour pouvoir trouver des personnes compétentes, il fallait leur offrir un mandat de 7 ans. Je n'en disconviens pas, mais il est certain que l'argument peut-être renversé dans la mesure où si nous trouvons quelqu'un qui est disposé à accepter le poste, qui a confiance en soi et qui veut faire du bon travail, rien ne l'empêche de s'attendre à voir son mandat prorogé, même plusieurs fois, en revanche, si cette personne ne donne pas les résultats attendus, du moins dans l'optique par exemple des producteurs, ces derniers n'en seraient pas encombrés pendant si longtemps.

Je dois également relever qu'à mes yeux, il ne devrait pas s'agir d'un poste dont le titulaire ferait en quelque sorte ses classes dans l'exercice de ses fonctions. Pour moi, l'administrateur doit parfaitement connaître le système au moment où il est nommé et il ne doit pas nécessairement pouvoir disposer d'une période de rodage pour pouvoir mener à bien ses fonctions. Quel que soit le titulaire, pour moi il doit s'agir d'une personne qui connaît déjà parfaitement le secteur du transport du grain et qui peut immédiatement donner son rendement maximum. Je ne vois donc pas pourquoi on devrait lui accorder un mandat de sept ans par opposition à un mandat de quatre ans.

Monsieur le président, il est également important pour moi que l'administrateur puisse dans toute la mesure du possible tabler sur la bonne volonté et sur la persuasion morale pour arriver à s'entendre avec les autres protagonistes. Si vous nommez quelqu'un pour sept ans et si, après un certain temps, l'une ou l'autre idée préconçue prend naissance, quelle qu'en soit la raison, ou l'un ou l'autre différend personnel vient à se produire entre les membres du Comité, un mandat de quatre ans serait également plus rationnel.

Pour moi, un mandat non pas de sept ans, mais de quatre ans profiterait à tout le monde comme je l'ai déjà dit. Je le répète, il pourrait toujours être possible de proroger ce mandat et je ne pense pas que cela puisse poser quelque problème que ce soit dont nous ayons entendu parler aujourd'hui. Simultanément, cette solution est également élégante dans la mesure où

[Texte]

functioning in the way the administrator was intended to or in the way it was hoped the administrator would perform his duties.

The Chairman: Thank you.

Mr. Reid.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Could I ask Mr. Lefebvre if he could tell me what the terms of the other . . .

The Chairman: We have been through that.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Yes, but I just want to get them correct. The commissioner of the Wheat Board . . .

An hon. Member: It is up to 70 years of age.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Was that the grain commissioner?

An hon. Member: Yes.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Those are the two. The Wheat Board has 10 years.

The Chairman: The Wheat Board is to age 70.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): It is unlimited. It has no termination at all.

The Chairman: Good behaviour.

Mr. Mayer: No, it is not at pleasure; it is for . . .

The Chairman: Good behaviour.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Good behaviour, which is almost impossible to prove.

The other one, the Grain Commission, is what?

An hon. Member: It is 10 years.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): I think I would be prepared to accept Mr. Mayer's amendment if he would accept my subamendment, which is that the commissioner of the Wheat Board and the grain commissioner each have the same length of time; in other words . . .

The Chairman: I do not think we can do that in this bill, Mr. Reid.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): My view is that by putting in a seven-year limit or making the administrator the junior member in terms of tenure in any event, given the league in which he is expected to play, the commissioner of the Wheat Board has unlimited time until retirement and the grain commissioner has 10 years. I do not think 7 years is unrealistic in those terms. I think to make your point you should really have made the argument that the other people were in for too long and there should be some kind of unity in terms of the appointments. That would be the view that I would take.

[Traduction]

elle réglerait le problème d'un éventuel administrateur qui ne donnerait pas les résultats attendus.

Le président: Je vous remercie.

Monsieur Reid.

M. Reid (Kenora-Rainy River): J'aimerais demander à M. Lefebvre quel est le mandat . . .

Le président: Nous en avons déjà parlé.

M. Reid (Kenora-Rainy River): D'accord, mais je voulais le savoir avec certitude. Le commissaire de la Commission canadienne du blé . . .

Une voix: . . . peut rester en fonction jusqu'à l'âge de 70 ans.

M. Reid (Kenora-Rainy River): La Commission canadienne du blé, vous dites?

Une voix: C'est cela.

M. Reid (Kenora-Rainy River): En voilà deux. Il s'agit de dix ans pour la Commission canadienne du blé.

Le président: Jusqu'à l'âge de 70 ans.

M. Reid (Kenora-Rainy River): Sans limites donc.

Le président: Pour bonne conduite.

M. Mayer: Ce n'est pas une nomination à titre amovible, mais . . .

Le président: Pour bonne conduite.

M. Reid (Kenora-Rainy River): Pour bonne conduite certes, mais c'est quasiment impossible à prouver.

Dans l'autre cas, la Commission du grain, quel est le mandat?

Une voix: Dix ans.

M. Reid (Kenora-Rainy River): Je serais je crois disposé à accepter l'amendement de M. Mayer à condition qu'il accepte lui mon sous-amendement, c'est-à-dire que le commissaire de la Commission canadienne du blé et le commissaire du grain aient tous deux le même mandat, en d'autres termes . . .

Le président: Je ne pense pas que nous puissions procéder de la sorte dans le cadre de l'étude de ce projet de loi-ci, monsieur Reid.

M. Reid (Kenora-Rainy River): Je dirais quant à moi que le fait d'imposer une limite de sept ans, ce qui revient à le conférer à l'administrateur en quelque sorte à un rang inférieur du point de vue de la durée de ses fonctions, compte tenu en tout cas du milieu dans lequel il est appelé à les exercer, n'est pas réaliste si l'on songe que le commissaire de la Commission canadienne du blé jouit d'un mandat illimité jusqu'à l'âge de la retraite et que le commissaire au grain a un mandat de dix ans. J'ajouterai que pour nous convaincre, vous auriez dû en fait partir du principe que le mandat des deux autres était bien trop long et qu'il fallait d'une façon ou d'une autre aligner tous ces mandats. C'est du moins l'opinion que j'aurais avancée.

[Text]

• 1755

The Chairman: Just a minute now. Surely, Mr. Reid, you are being facetious when you suggest that you are going to move a subamendment to reduce the term of the chairman or the president of the Wheat Board and the other commissioner.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): I would like to see them all with the same tenure.

The Chairman: Well, you are going to have to do it in a bill other than this one.

The next intervener is Mr. Flis.

Mr. Flis: Thank you, Mr. Chairman. This is a similar debate we had exactly a year ago with Bill C-92, where the bill started out 10 years and then we whittled it down to 7 years. The Official Opposition accepted that; the official critics—Mr. Nowlan, Mr. Forrestall—accepted that. They agreed that if you need a qualified person, you have to give them a little longer than four years.

But the bill says for a term not exceeding seven years. So when Mr. Mazankowski is Minister of Transport, 20 years from now he can appoint someone for 4 years, if he wants; that does not tie his hands.

I think a seven year precedent has been set in previous bills passed by this committee. We do want a qualified person. Look at the responsibilities this person has to take on. I am sure that to get a qualified person you need someone who is going to take it on for more than four years.

I thought after our previous discussion that Mr. Mayer would have withdrawn his amendment, or not even put it. Seven years is very acceptable. I do not see how we can accept four years.

The Chairman: Mr. Hargrave.

Mr. Hargrave: Mr. Chairman, I do not have a question, but I have an intervention that I think is appropriate at this stage. Assuming that this piece of legislation with all its many amendments, and they are beginning to add up, is indeed passed, we are turning a lot of new soil in this; we are introducing a whole new concept of grain handling and transportation. We really have not had anything quite like this before in the history of our country. I do not think that is too extreme a statement to make.

But all I am suggesting, in the light of what now appears to be shaping up, is that the review process, whenever it comes, whether it is after 1985-1986 or at some earlier date, is going to be a major part in the follow-up process of this new legislation. Because of this situation, I do not think it is unreasonable to set that four-year term.

[Translation]

Le président: Un petit instant si vous voulez bien. Vous plaisantez j'imagine, monsieur Reid, lorsque vous nous dites que vous allez nous présenter un sous-amendement ayant pour effet de réduire la durée du mandat du président de la Commission canadienne du blé et de l'autre commissaire, n'est-ce pas?

M. Reid (Kenora—Rainy River): J'aimerais beaucoup que tous les trois aient le même mandat.

Le président: Dans ces conditions, il faudra que vous passiez par un autre projet de loi que celui-ci.

Nous allons maintenant entendre M. Flis.

M. Flis: Merci monsieur le président. Cela me rappelle le débat que nous avons eu l'an dernier dans le cadre du projet de loi C-92, car vous vous souviendrez que là aussi nous étions partis de 10 ans pour en arriver finalement à 7 ans. L'opposition officielle avait accepté la chose et les critiques de l'opposition — MM. Nowlan et Forrestall — s'y étaient rendus. Ils avaient reconnu que, pour pouvoir obtenir quelqu'un de qualifié, il fallait offrir un mandat un peu plus long que quatre ans.

Le projet de loi précise toutefois qu'il s'agit d'un mandat ne devant pas dépasser 7 ans. Ainsi, lorsque M. Mazankowski sera ministre des Transports, dans une vingtaine d'années, il pourra fort bien nommer quelqu'un pour quatre ans s'il le souhaite car le projet de loi ne le lui interdit nullement.

J'ajouterai également qu'il me semble que d'autres projets de loi déjà adoptés par le Comité ont fait précédent pour ce qui est d'un mandat de 7 ans. Nous voulons quelqu'un de compétent. Songez aux responsabilités du titulaire. Pour pouvoir compter sur quelqu'un de compétent, il est indispensable d'offrir un mandat de plus de quatre ans.

J'avais toutefois imaginé, après la discussion que nous venons d'avoir, que M. Mayer aurait retiré son amendement ou ne l'aurait pas même présenté. Un mandat de 7 ans est parfaitement acceptable et je ne vois vraiment pas comment nous pourrions nous contenter de quatre ans.

Le président: Monsieur Hargrave.

M. Hargrave: Monsieur le président, je n'ai pas de question à poser mais plutôt un commentaire qu'il convient je crois de faire sans plus attendre. A supposer que cette mesure législative assortie de cette myriade d'amendements qui commencent à se multiplier finisse par être adoptée, il ne fait aucun doute qu'elle fera à bien des égards précédent car, après tout, nous parlons ici d'une conception entièrement nouvelle du transport et de la manutention des céréales. Dans toute notre histoire, nous n'avons jamais eu de mesure législative semblable et je ne pense pas exagérer en disant cela.

Mais vu la façon dont les choses semblent évoluer, permettez-moi de vous dire simplement que lorsque la révision aura lieu, après 1985-1986 ou plus rapidement encore, cette révision va représenter une composante extrêmement importante de tout le suivi de cette nouvelle législation et, dans ces conditions, je ne pense pas qu'il soit déraisonnable d'arrêter un mandat de quatre ans.

[Texte]

I would quickly add, Mr. Chairman, that if it were not for Clause 13.(2)—that the administrator will be eligible for reappointment at the end of his first term—then perhaps we would be arguing with somewhat less conviction. But I think that since that is in there, and obviously it is going to stay there, that is enough justification for those people who have concern about not getting a seven-year appointment the first time.

I just wanted to put those comments on the record.

The Chairman: Thank you.

Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Just a question, Mr. Chairman, that arose as a result of Mr. Reid's intervention. I wonder if Mr. Lefebvre could give me an interpretation of the meaning of Section 22 of the Interpretation Act of 1967-1968, which has to do with the appointment, retirement, and powers of officers, and specifically Section 22 having to do with public officers holding office during pleasure. It states that . . . Do you have it, Mr. Lefebvre?

Mr. D. Lefebvre: Yes.

• 1800

Mr. Mazankowski: It states that every

. . . public officer appointed before, on or after, the first day of September 1967, by or under the authority of, an enactment or otherwise, shall be deemed to have been appointed to hold office during pleasure only, unless it is otherwise expressed in the enactment or in his commission or appointment.

Would that mean that those Canadian Wheat Board commissioners now be viewed as holding office during pleasure? It seems to be all-encompassing: "... appointed before, on or after the first day of September 1967".

Mr. D. Lefebvre: No, Mr. Chairman. I believe it is so only if you do not have in the statute, in the enactment, the matter expressed otherwise. In the Canadian Wheat Board Act, it specifically states that a commissioner holds office during good behaviour but may be removed for cause.

Mr. Mazankowski: Okay.

Mr. D. Lefebvre: So that is for the Canadian Wheat Board.

Mr. Mazankowski: All right. Mr. Chairman, then in the case of the new Canadian Wheat Board commissioner who was just appointed, would he be appointed on the same basis—that is, good behaviour? Or would this provision apply?

Mr. D. Lefebvre: Good behaviour, Mr. Chairman.

Mr. Mazankowski: Good behaviour. So in other words, this really does not mean anything unless the act is . . .

Mr. D. Lefebvre: Silently; it is silent.

[Traduction]

J'ajouterais rapidement, monsieur le président, que, si nous n'avions pas l'article 13.(2) — précisant que l'administrateur peut recevoir un nouveau mandat — nous discuterions peut-être avec un peu moins de conviction. Il n'en reste pas moins que pour moi, puisque cette disposition existe et, de toute évidence, va rester, c'est une justification suffisante pour tous ceux qui craindraient de ne pas être nommés pour 7 ans la première fois.

Voilà ce que je voulais dire.

Le président: Je vous remercie.

Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Une toute petite question si vous voulez bien monsieur le président qui fait suite à l'intervention de M. Reid. M. Lefebvre pourrait-il interpréter pour moi l'article 22 de la Loi de 1967-1968 sur l'interprétation, article qui porte sur la nomination, la retraite et les pouvoirs des fonctionnaires, et en particulier sur le cas des fonctionnaires nommés à titre amovible. La Loi précise . . . En avez-vous le texte sous les yeux, monsieur Lefebvre?

M. D. Lefebvre: Oui. èèd

M. Mazankowski: La loi dit ceci:

. . . chaque fonctionnaire public nommé avant ou après le 1^{er} septembre 1967 ou à cette date, aux termes où sous le régime d'un texte législatif ou autrement, est réputé avoir été nommé à titre amovible seulement, sauf disposition contraire dudit texte ou de sa commission ou nomination.

Cela veut-il dire que les commissaires de la Commission canadienne du blé pourraient donc être considérés comme ayant été nommés à titre amovible? Il me semblerait que la formulation: « . . . nommé avant ou après le 1^{er} septembre 1967 ou à cette date » vaut pour tous les cas.

M. D. Lefebvre: Non, monsieur le président. Pour moi, c'est le cas simplement s'il n'en n'est pas fait état autrement dans la loi. Dans le cas de la Loi sur la Commission canadienne du blé, on trouve expressément mentionné que le commissaire reste en fonction durant bonne conduite mais qu'il peut être révoqué pour cause.

M. Mazankowski: D'accord.

M. D. Lefebvre: Cela vaut donc pour la Commission canadienne du blé.

M. Mazankowski: Parfait. Monsieur le président, peut-on donc en déduire que, dans le cas du nouveau commissaire à la Commission canadienne du blé, celui qui vient tout juste d'être nommé, ce serait la même chose, la bonne conduite? À moins que la disposition ne s'applique?

M. D. Lefebvre: Bonne conduite, monsieur le président.

M. Mazankowski: Bonne conduite. En d'autres termes donc, cela ne veut absolument rien dire à moins que la loi proprement dite . . .

M. D. Lefebvre: Reste muette, elle est muette.

[Text]

The Chairman: Thank you.

All right, Mr. Mayer. You can wrap up. Then maybe we can have a vote on this one and adjourn for dinner.

Mr. Mayer: Mr. Chairman, why do we not think about it over the dinner hour and plan to move... With all my eloquence, it will take me probably half an hour if we do not, because I have lots of things to counter in what Mr. Reid said. I would prefer...

The Chairman: Well, many of the things that Mr. Reid said would have been better not said, because he brought in a lot of extraneous things that it is impossible for the committee to do. If people start commenting on those again, I am going to start using my gavel. Mr. Reid knew full well when he suggested it that we could not change other acts by amending this one.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): I think the suggestion was that somebody should be appointed at pleasure and not have a term on it, Mr. Chairman.

Mr. Mayer: Might I also suggest, Mr. Chairman—and it is not original with me, it came from one of the wags at the press table—that because we are proceeding at such a reckless pace, maybe you could make arrangements to give all the committee members some Graval for after lunch in case we get motion sickness here.

The Chairman: I think there is little danger of that, unless you are a tortoise; although we are doing fairly well today, I must say.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, we are under a very specific timeframe; we were to adjourn at 6.00 p.m. and reconvene at 7.30 p.m. I suggest that we leave the question for now.

The Chairman: The committee is adjourned until 7.30 p.m.

[Translation]

Le président: Je vous remercie.

Parfait, monsieur Mayer, vous pouvez conclure, après quoi nous pourrions peut-être nous prononcer puis lever la séance pour le dîner.

M. Mayer: Monsieur le président, pourquoi ne pas y réfléchir pendant le dîner et ensuite... Vous connaissez mon éloquence et il me faudra probablement une demi-heure pour conclure, ne serait-ce que pour réfuter tout ce qu'a dit M. Reid. Je préférerais...

Le président: Il est certain qu'il y a pas mal de choses que M. Reid aurait dû s'abstenir de dire car il a fait intervenir une série d'éléments qui échappent aux attributions du comité. En cas de récidive, je vais être obligé d'imposer le silence. M. Reid savait parfaitement qu'il ne nous est pas permis, en apportant des modifications à ce projet de loi-ci, de modifier également d'autres lois.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Il avait je crois été dit monsieur le président qu'il fallait nommer quelqu'un à titre amovible et non pas pour un mandat déterminé.

M. Mayer: Je pourrais également ajouter, monsieur le président—et ce n'est pas une proposition dont je revendique la paternité car elle me vient de la table des journalistes—qu'étant donné le rythme effréné auquel nous travaillons, vous pourriez peut-être prévoir du Graval pour les membres du comité, de peur qu'ils ne soient victimes du mal des transports...

Le président: Je pense qu'il n'y a pas grand chose à craindre à ce sujet, sauf peut-être pour les tortues, même si je dois admettre que nous avons pas mal progressé aujourd'hui.

M. Mazankowski: Monsieur le président, nous avons un horaire très précis et nous sommes censés lever la séance à 18 heures pour reprendre nos travaux à 19h30 et je proposerais dès lors que nous nous en tenions là pour l'instant.

Le président: La séance est levée jusqu'à 19h30.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

At 9:30 a.m.:

From the Ministry of State for Economic Development:
Mr. Arthur Kroeger, Secretary.

From the Department of Transport:

Mr. Denis Lefebvre, General Counsel.

Mr. Nick Mulder, Administrator, Canadian Surface
Transportation Administration.

At 2:00 p.m.:

From the Ministry of State for Economic Development:
Mr. Arthur Kroeger, Secretary.

From the Department of Transport:

Mr. Denis Lefebvre, General Counsel.

A 9h30:

Du département d'État au développement économique:
M. Arthur Kroeger, secrétaire.

Du ministère des Transports:

M. Denis Lefebvre, avocat-conseil général.

M. Nick Mulder, administrateur, Administration cana-
dienne des transports de surface.

A 14h00:

Du département d'État au développement économique:
M. Arthur Kroeger, secrétaire.

Du ministère des Transports:

M. Denis Lefebvre, avocat-conseil général.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 127

Wednesday, September 7, 1983

Chairman: Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 127

Le mercredi 7 septembre 1983

Président: Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

Bill C-155, An Act to facilitate the transportation,
shipping and handling of western grain and to amend
certain Acts in consequence thereof

CONCERNANT:

Projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport,
l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et
modifiant certaines lois en conséquence

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the

Thirty-second Parliament, 1980-81-82-83

Première session de la

trente-deuxième législature, 1980-1981-1982-1983

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Robert Bockstael

MEMBERS/MEMBRES

Les Benjamin
Jean-Guy Dubois
Jesse Flis
Charles Mayer
Don Mazankowski
Bill McKnight
Marcel Ostiguy
John Reid—(10)

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Maurice A. Dionne

Vice-président: Robert Bockstael

ALTERNATES/SUBSTITUTS

Rolland Dion
Gaston Gourde
Bert Hargrave
Stan Hovdebo
Bernard Loiselle
Jack Murta
Doug Neil
Alain Tardif
Claude Tessier
Charles Turner—(10)

(Quorum 6)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, SEPTEMBER 7, 1983

(192)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 7:35 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Dubois, Flis, Mayer, Mazankowski, McKnight and Reid (*Kenora—Rainy River*).

Alternates present: Messrs. Hargrave, Neil and Tardif.

Other Member present: Mr. Thacker.

In attendance: Mr. Keith Thompson, Senior Counsel, Canadian Transport Commission and Mr. John Christopher, Research Officer, Library of Parliament.

Witnesses: From the Ministry of State for Economic Development: Mr. Arthur Kroeger, Secretary. *From the Department of Transport:* Mr. Denis Lefebvre, General Counsel and Mr. Mike Farquhar, Director General, Railway & Grain Transportation. *From the Grain Transportation Authority (Winnipeg):* Mr. J.E. McCannel, Acting Grain Transportation Co-ordinator.

The Committee resumed consideration of Bill C-155, An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof.

The Committee resumed consideration of Clause 13.

The Committee resumed debate on the amendment of Mr. Mayer, which is as follows:

That Clause 13 be amended by deleting the word "seven", on page 6, and substituting the following therefor:

"four"

After debate thereon, the question being put on the said proposed amendment, it was, by a show of hands, agreed to: Yeas: 4; Nays: 3.

Mr. Benjamin moved,—That Clause 13 be amended by striking out line 37, on page 6, and substituting the following therefor:

"an employee of the Canadian Wheat Board"

After debate thereon, the question being put on the said proposed amendment, it was negated on the following division:

YEAS

Messrs.

Benjamin—1

NAYS

Messrs.

Dubois
FlisMcKnight
Reid (*Kenora—Rainy River*)

PROCÈS-VERBAL

LE MERCREDI 7 SEPTEMBRE 1983

(192)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 19h35 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) (président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Dubois, Flis, Mayer, Mazankowski, McKnight et Reid (*Kenora—Rainy River*).

Substituts présents: MM. Hargrave, Neil et Tardif.

Autre député présent: M. Thacker.

Aussi présents: M. Keith Thompson, avocat-conseil principal, Commission canadienne des transports et M. John Christopher, attaché de recherches, Bibliothèque du Parlement.

Témoins: Du département d'État au Développement économique: M. Arthur Kroeger, secrétaire. *Du ministère des Transports:* M. Denis Lefebvre, avocat-conseil général et M. Mike Farquhar, directeur général, Transport ferroviaire et transport de céréales. *De l'Administration du transport des céréales (Winnipeg):* M. J.E. McCannel, co-ordonnateur suppléant du transport des grains.

Le Comité reprend l'étude du projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence.

Le Comité reprend l'étude de l'article 13.

Le Comité reprend le débat sur l'amendement suivant de M. Mayer:

Que l'article 13 soit modifié en remplaçant le mot «sept», à la page 6, par ce qui suit:

«quatre»

Après débat, l'amendement proposé est mis aux voix, et est adopté par un vote à main levée, par 4 voix contre 3.

Mr. Benjamin propose,—Que l'article 13 soit modifié en remplaçant la ligne 34, à la page 6, par ce qui suit:

«faits utiles, à un employé de la Commission canadienne du blé»

Après débat, ledit amendement proposé est mis aux voix, et rejeté de la façon suivante:

POUR

Messieurs

Benjamin—1

CONTRE

Messieurs

Dubois
FlisMcKnight
Reid (*Kenora—Rainy River*)

Mayer
Mazankowski

Tardif—7

Mr. Dubois moved,—That Clause 13 be amended by striking out line 37, on page 6, and substituting the following therefor:

“deemed to be an agency of the Government of Canada”.

After debate thereon, the question being put on the said proposed amendment, it was, by a show of hands, agreed to: Yeas: 6; Nays: 1.

And the question being put on Clause 13, as amended, it was agreed to on the following division:

YEAS

Messrs.

Dubois
Flis
Mayer
Mazankowski

McKnight
Reid (*Kenora—Rainy River*)
Tardif—7

NAYS

Messrs.

Benjamin—1

On Clause 14.

The question being put on Clause 14, it was agreed to.

On Clause 15.

Mr. Mazankowski moved,—That Clause 15 be amended by deleting lines 4 to 10, on page 7, and substituting the following therefor:

“15. Such officers and employees as are necessary to assist the Administrator in exercising his powers and performing his duties and functions under this Act shall be made available and shall be paid such remuneration as may be authorized by the Governor in Council.”

After debate thereon, by unanimous consent, Mr. Mazankowski withdrew his amendment.

It was agreed,—That Clause 15 be allowed to stand.

Clause 16 carried.

On Clause 17.

And debate arising thereon;

During the course of the meeting, Mr. Thompson, Committee Adviser, and the witnesses, answered questions.

At 10:00 o'clock p.m., the Committee adjourned until 9:00 o'clock a.m., Thursday, September 8, 1983.

Mayer
Mazankowski

Tardif—7

M. Dubois propose,—Que l'article 13 soit modifié en remplaçant la ligne 34, à la page 6, par ce qui suit:

«faits utiles, est réputé être à un organisme fédéral».

Après débat, ledit amendement proposé est mis aux voix, et est adopté par un vote à main levée par 6 voix contre 1.

L'article 13 modifié, est mis aux voix et est adopté de la façon suivante:

POUR

Messieurs

Dubois
Flis
Mayer
Mazankowski

McKnight
Reid (*Kenora—Rainy River*)
Tardif—7

CONTRE

Messieurs

Benjamin—1

Article 14.

L'article 14, mis aux voix, est adopté.

Article 15.

M. Mazankowski propose,—Que l'article 15 soit modifié en remplaçant les lignes 1 à 5, à la page 7, par ce qui suit:

«15. Pour permettre à l'administrateur de s'acquitter des fonctions que lui confère la présente loi, le gouverneur en conseil met à sa disposition le personnel qu'il estime nécessaire à cette fin.»

Après débat, et du consentement unanime, M. Mazankowski retire son amendement.

Il est convenu,—Que l'article 15 soit réservé.

L'article 16 est adopté.

Article 17.

Le débat s'engage par la suite.

Au cours de la séance, M. Thompson, conseiller du Comité, et les témoins, répondent aux questions.

A 22 heures, le Comité suspend ses travaux jusqu'au jeudi 8 septembre 1983 à 9 heures.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Wednesday, September 7, 1983

• 1936

The Chairman: Order, please. We are resuming consideration of Bill C-155 and we are on Clause 13.

On Clause 13 . . .

The Chairman: When we adjourned for the dinner hour we were dealing with Mr. Mayer's amendment to Clause 13, which has the effect of reducing the term of the administrator from seven to four years.

Mr. Benjamin: A point of order, Mr. Chairman.

The Chairman: Yes, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: This is the first day of clause-by-clause consideration on which we are sitting in the evening. All the committee members are grateful for the efforts made by the chairman to have a facility remain open while the committee is meeting. You know, we have six or eight cafeterias, a dining room and a couple of private dining rooms around Parliament Hill, but I understand that the fifth floor cafeteria is now closed and if anyone of the committee or anybody else—witnesses or anyone else—wants to get something . . . Could the Chair get word quickly through to somebody, somewhere in power around here, that that cafeteria stay open for as long as this committee is sitting for at least a half hour after it adjourns?

The Chairman: I doubt that I can . . .

Mr. Benjamin: Tonight and tomorrow night.

The Chairman: I doubt that I can accomplish that tonight, but I will certainly try to accomplish it for tomorrow night, Mr. Benjamin, and I would certainly suggest that the cafeteria stay open until a half hour after this committee adjourns.

Mr. Benjamin: Could you make a phone call quickly?

The Chairman: I do not know where I would make the phone call to.

Mr. Benjamin: We are the only ones working.

The Chairman: I will, however, make it first thing in the morning, Mr. Benjamin, or have it made, and I will do my best to see that that is accomplished.

Mr. Benjamin: It is not a big deal, because I can cook better than they do there anyway.

The Chairman: It seems to me that . . .

Mr. Mayer: In view of Mr. Benjamin's offer, if you could just have the facility open Mr. Benjamin could fill in as a short-order cook.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le mercredi 7 septembre 1983

Le président: À l'ordre, s'il vous plaît. Nous allons reprendre notre étude du Bill C-155. Nous en étions à l'article 13.

Article 13 . . .

Le président: Lorsque nous nous sommes arrêtés pour dîner, nous étions en train de discuter de l'amendement proposé par M. Mayer et portant sur l'article 13. Cet amendement aurait pour effet de ramener de sept à quatre ans le mandat de l'administrateur.

M. Benjamin: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Le président: Oui, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: C'est la première fois dans notre étude du bill article par article que nous siégeons le soir. Tous les membres du Comité sont reconnaissants au président d'avoir fait le nécessaire pour que certains services soient maintenus pendant que le Comité se réunit. Vous savez, la Colline parlementaire compte six ou huit cafétérias, une salle à manger et quelques salles à manger privées, mais d'après ce que j'ai compris la cafétéria du cinquième étage est maintenant fermée. Si un membre du Comité ou quelqu'un d'autre, des témoins par exemple, souhaitent avoir quelque chose . . . le président pourrait-il communiquer rapidement avec quelqu'un qui a un certain pouvoir ici afin que la cafétéria reste ouverte chaque jour, tant que siégera le Comité, pendant toute la durée des réunions et pendant encore une demi-heure après la levée de la séance?

Le président: Je doute que je puisse . . .

M. Benjamin: Pour ce soir et demain soir.

Le président: Je doute que je puisse y parvenir ce soir, mais j'essaierai de m'occuper de cela afin que ce soit possible pour demain soir, monsieur Benjamin. Je proposerai volontiers que la cafétéria reste ouverte pendant une demi-heure après la levée de la séance.

M. Benjamin: Pourriez-vous passer tout de suite un coup de fil?

Le président: Je ne sais pas où je pourrais appeler.

M. Benjamin: Nous sommes les seuls qui travaillons.

Le président: Monsieur Benjamin, je m'en occuperai demain à la première heure, ou du moins je ferai en sorte que quelqu'un s'en occupe.

M. Benjamin: Ce n'est pas grand-chose tout de même, car de toute façon je cuisine mieux qu'eux.

Le président: Il me semble que . . .

M. Mayer: Étant donné l'offre que vient de faire M. Benjamin, il suffirait d'ouvrir la cuisine, et M. Benjamin pourrait se charger du reste.

[Text]

The Chairman: I would . . .

Mr. Benjamin: I already have my midnight meal planned. I am going to make it myself after I get home.

The Chairman: —prefer to finish the job we set out to do.

Mr. Benjamin: You “ain’t” going to finish it.

The Chairman: Mr. Mazankowski . . . is it on the amendment?

Mr. Mazankowski: It is on a point of order.

The Chairman: Okay.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, earlier this day we had submitted for the committee's consideration an amendment to Clause 59. It has to do with the establishment of an elaborate inquiry under the Inquiries Act, flowing out of Clause 59. I do not want to go into any detail, but I will if I need to.

What I would like to know, Mr. Chairman, is what the disposition of this particular amendment will be in terms of its procedural acceptability, because in my view it raises again a number of questions as to amending the Royal Recommendation.

• 1940

It also raises a number of questions about the role of the administrator in carrying out the various studies and objectives and functions that the administrator will be asked to do in carrying out responsibilities having to do with facilitating the movement of grain and in effecting an adequate transportation system. You have a review provided for under Clause 59. What will be the relationship between the work of the review under the provisions of Clause 59 vis-à-vis this Governor in Council-appointed inquiry?

Mr. Chairman, we just rejected an amendment which would give the Senior Grain Transportation Committee the power to engage the services of consultants and technical advice to carry on the work. You at that time raised the question of whether it would affect the Royal Recommendation, and in your wisdom you ruled that it would not, because there was provision under that specific clause, in your view, that would allow that. But here we are going to provide for a full-scale public inquiry by the appointment of not less than three and not more than five people who have expertise in matters affected by this act and who are representative of various regional interests. I am not sure what that means.

Under the public inquiries act, Mr. Chairman, they will have the power to summon before them any witnesses and to require them to give evidence on oath, or on solemn affirmation, if they are persons entitled to affirm on civil matters, and orally, or in writing, and to produce such documents and things as the commissioners deem requisite to the full investi-

[Translation]

Le président: Je . . .

M. Benjamin: J'ai déjà préparé mon menu pour ce soir à minuit. Je vais me préparer quelque chose en arrivant chez moi.

Le président: . . . préférerais qu'on en termine avec le travail que nous avons à faire.

M. Benjamin: Vous n'allez pas pouvoir terminer.

Le président: Monsieur Mazankowski . . . votre intervention concerne-t-elle l'amendement?

M. Mazankowski: J'invoque le Règlement.

Le président: Très bien.

M. Mazankowski: Monsieur le président, nous avons tout à l'heure soumis au Comité, afin qu'il l'examine, un projet d'amendement portant sur l'article 59. Cet amendement concerne la mise sur pied d'un processus d'enquête complexe en vertu de la Loi sur les enquêtes, et découle de l'article 59. Je ne souhaite pas me lancer dans les détails, mais je le ferai si cela s'avère nécessaire.

Monsieur le président, ce que j'aimerais savoir, c'est si cet amendement est acceptable sur le plan de la procédure, car il soulève selon moi un certain nombre de questions en ce qui concerne l'amendement de la Recommandation royale.

Cela soulève également un certain nombre de questions quant au rôle de l'administrateur en ce qui concerne les diverses études, les objectifs ainsi que les tâches que l'on demandera à l'administrateur d'accomplir dans le cadre de ses fonctions, en vertu desquelles il est responsable de faciliter le transport du grain et de mettre en place un système de transport adéquat. L'article 59 prévoit un examen. Quel rapport y aura-t-il entre l'examen qui sera réalisé en vertu de l'article 59 et l'enquête recommandée par le gouverneur en conseil?

Monsieur le président, nous venons tout juste de rejeter un amendement qui aurait habilité le Comité supérieur du transport du grain à recourir aux services d'experts-conseils et de spécialistes techniques pour voir réaliser ce travail. Vous aviez alors vous-même soulevé la question de savoir si cela aurait une incidence sur la Recommandation royale, et vous avez, dans votre sagesse, décidé que cela n'en aurait pas, car selon vous, la disposition prévue dans cette clause permettrait cela. Or, le texte que nous avons devant nous prévoirait la tenue d'une enquête publique de grande envergure par un groupe composé d'au moins trois et d'au plus de 50 personnes nommées ayant des compétences dans les domaines touchés par cette loi et représentatifs de divers intérêts régionaux concernés. Je ne vois pas très bien ce que cela signifie.

En vertu de la Loi sur les enquêtes, monsieur le président, ces personnes auraient le pouvoir de convoquer n'importe quel témoin et d'exiger de ceux-ci qu'ils témoignent sous serment, ou sous affirmation solennelle, s'il s'agit de personnes qui ont le droit de se prononcer sur des questions civiles, oralement ou par écrit, et de produire tous les documents que les commissai-

[Texte]

gation of the matters they are appointed to examine. The commissioners have the same power to enforce the attendance of witnesses and to compel them to give evidence as is vested in any court of record in civil cases—very, very broad powers, Mr. Chairman, that are superimposed within Clause 59 to carry out the work that was envisioned in the review process.

Mr. Chairman, I think it is important for us to know whether in fact this is going to require yet another modification to the Royal Recommendation. Well, we have an expert across the way who says no. I would be interested in his rationale, particularly when we have just had rejected a rather moderate amendment to give the people who are charged with the responsibility of administering the purpose of this proposed act—they have just had rejected the opportunity to have the power to engage the services of expert people to carry out their job.

I think, Mr. Chairman, what we are really doing here is working through a bill which if passed will trigger the establishment of an inquiry under the Inquiries Act which, I submit, will be nothing short of the Macdonald commission inquiry—and it is going to cost \$10 million. I am not sure what this one is going to cost.

• 1945

I do not really see any provision provided for in this bill or in the Royal Recommendation to allow this kind of imposition upon the principle and the prerogatives contained within this bill, and particularly within the Royal Recommendation of the Governor General. I think it changes in a very substantive way the commitment to the federal treasury, and it probably changes, in effect, the principle of the bill.

The Chairman: Mr. Reid, on the same point of order.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): The question really, Mr. Chairman, is whether or not Mr. Mazankowski and his party want to have a review clause or not. We thought we would set up the review system that provided the maximum flexibility and the maximum authority. Now, if the Conservatives say that they do not want a review clause with punch and power to do the kind of work that has to be done, that is fine. We are prepared to amend it and make it as weak as they want. If that is satisfactory to them, we would be delighted to do it for them.

Now as to the Royal Recommendation, it does not come under it, because it is being done under the Inquiries Act. The Inquiries Act budget is provided for in the Department of Justice and the money would then be paid out of that, either the Department of Justice or the Privy Council Office. Yet that has to be determined.

[Traduction]

res considéreraient comme essentiels pour mener à bien l'enquête sur les questions qu'ils auraient été chargés d'examiner. Les commissaires auraient les mêmes pouvoirs que ceux qui reviennent à toute cour d'archives lorsqu'il s'agit d'affaire civile. Autrement dit, ils pourraient exiger la comparution de témoins et obliger ces derniers à témoigner. Il s'agit là, monsieur le président, de pouvoirs des plus vastes, qui viendraient dans le cadre de l'article 59 doubler les pouvoirs existants qui permettent de réaliser le travail envisagé dans le cadre du processus d'examen.

A mon avis, monsieur le président, il est important que nous sachions si cela va exiger encore d'autres modifications à la Recommandation royale. Il y a un expert de l'autre côté de la pièce qui dit que non. J'aimerais qu'il nous explique pourquoi, puisqu'on vient de rejeter un amendement assez limité qui aurait permis de donner aux personnes responsables de voir à l'application du projet de loi... On vient de rejeter la possibilité de donner à ces personnes le pouvoir de recourir aux services d'experts-conseils pour s'acquitter de leur tâche.

Je pense, monsieur le président, que ce que nous sommes en train de faire ici, c'est de modifier ce projet de loi de sorte que, s'il est adopté, il amènera la mise sur pied d'une enquête, en vertu de la Loi sur les enquêtes, enquête qui, selon moi, ressemblera beaucoup à l'enquête de la Commission MacDonal, qui va coûter 10 millions de dollars. Mais je ne sais pas combien coûterait celle-ci.

Selon moi, ni le projet de loi ni la Recommandation royale ne contiennent une disposition qui permette d'imposer ce genre de chose au niveau du principe et prérogatives contenus dans le projet de loi, et notamment en ce qui concerne la Recommandation royale du Gouverneur général. Il me semble que cela vient sensiblement modifier l'engagement envers le trésor fédéral et que cela change en fait le principe même du projet de loi.

Le président: Monsieur Reid, toujours au sujet de la même question.

M. Reid (Kenora—Rainy River): À vrai dire, monsieur le président, la question est de savoir si M. Mazankowski et son parti souhaitent ou non avoir une clause d'examen. Nous avons pensé mettre sur pied un système d'examen qui soit le plus souple possible mais qui prévoient en même temps une autorité maximale. Mais si les conservateurs disent maintenant qu'ils ne veulent pas avoir une clause d'examen leur donnant le pouvoir nécessaire de faire le genre de travail qui s'impose, alors très bien. Nous sommes prêts à la modifier et à l'affaiblir autant qu'ils le veulent. Si cela les satisfait, nous nous ferons un plaisir de nous en occuper pour eux.

Pour ce qui est de la Recommandation royale, elle n'est pas en cause, parce que cela sera fait en vertu de la Loi sur les enquêtes. Le budget nécessaire à l'application de la Loi sur les enquêtes est prévu dans l'enveloppe du ministère de la justice, et l'argent serait donc puisé là-dedans, c'est-à-dire du côté du ministère de la justice ou du conseil privé. Il reste encore à déterminer cela.

[Text]

The question that has to be determined is whether or not you want a review clause that is strong or weak. That is what that proposed amendment does. I do not care whether you want it strong or weak. We just thought we would give you the strongest review clause you could find and you could whittle it down to the strength that you think is appropriate.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, on the point that Mr. Reid made, I think he has missed the point completely. I was simply asking for your opinion as to the acceptability of this particular amendment. Mr. Reid says that it will not modify the Royal Recommendation. If that is so, then it is perfectly in order, I presume. Or if it does not alter or change the principal thrust of the bill, then it is perhaps in order. It then becomes another issue.

We are not arguing against the review process. There is provision within Clause 59 to provide for a review. When we get to Clause 59, if we ever get to it, we will then be able to discuss the relationship between the two.

But in terms of two things, as I pointed out I wanted to find out whether in fact it was procedurally acceptable, first of all. Second, if it was, I wanted to find out what bearing it might have on the work of the administrator, because we will be going into the specific duties and functions of the administrator, and the amendments that we advance may very well have some bearing on the acceptability or the thrust of this particular amendment.

The Chairman: Mr. Reid.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Mr. Chairman, in answer to Mr. Mazankowski, the fact of the matter is that there is a review clause in the bill. There has been some discussion around the table that the review clause was not strong enough and did not go far enough, and that there were changes wanted to it. As a result of those discussions, we caucused with the minister. We said that we wanted the strongest possible review clause that you could get. I think the minister has come up with that kind of clause.

Mr. Mazankowski: Well, then, might I ask Mr. Reid, if it was the purpose to come up with the strongest possible review clause, why was it restricted only to the issue of method of payment?

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Because that, at that point, was the issue that was . . .

Mr. Mazankowski: At which point?

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): At the point when we had our discussions that was the major point that was under some consideration.

However, the minister has not—and I have some amendments myself on the things that I want to have included in that review clause. It has nothing to do with the administrator. It also has to do with the powers, and the questions that I want to have raised in it are the questions of sanctions and benefits to go to the participants, which are the thing I want to see

[Translation]

Ce que vous devez décider, c'est si vous voulez une clause d'examen qui soit faible ou forte. C'est ce à quoi vise l'amendement proposé. Il m'est absolument égal que vous vouliez cette clause forte ou faible. Nous pensions tout simplement vous donner la clause d'examen la plus forte possible, quitte à vous de l'affaiblir comme bon vous semblerait.

M. Mazankowski: Monsieur le président, pour revenir aux propos de M. Reid, je pense qu'il est complètement à côté de la question. Je voulais tout simplement que vous me disiez si cet amendement est selon vous acceptable ou non. M. Reid prétend que cela ne modifierait pas la Recommandation royale. Si c'est le cas, alors je suppose qu'il n'y a aucun problème. Si cela ne modifie en rien l'esprit et le principe du projet de loi, alors c'est peut-être acceptable, et dans ce cas la question doit être reposée.

Nous ne nous opposons pas au processus d'examen. L'article 59 prévoit l'existence d'un examen. Lorsque nous en arriverons à l'article 59, si on y arrive un jour, nous pourrions à ce moment-là discuter des rapports qui devraient exister entre les deux.

Mais comme je l'ai déjà dit, je voulais savoir, tout d'abord, si cet amendement était acceptable sur le plan de la procédure. Deuxièmement, si cet amendement est bel et bien acceptable, je voulais qu'on me dise quelle incidence cela pourrait avoir sur le travail de l'administrateur, car nous allons étudier les tâches et les fonctions particulières de l'administrateur. Il se peut fort bien que les amendements que nous proposerons aient une incidence sur l'acceptabilité ou sur le principe de cet amendement.

Le président: Monsieur Reid.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Monsieur le président, en réponse à l'intervention de M. Mazankowski, je dois dire que le projet de loi contient une clause d'examen. Certains membres du Comité ont prétendu que cette clause n'était pas assez forte, qu'elle n'allait pas assez loin, et qu'il faudrait donc la modifier. C'est suite à ces discussions que nous nous sommes réunis avec le ministre. Nous lui avons dit que nous voulions avoir la clause d'examen la plus forte et la plus solide possible. Selon moi, c'est justement ce que nous a donné le ministre.

M. Mazankowski: Dans ce cas, monsieur Reid, si vous vouliez avoir la clause d'examen la plus forte possible, pourquoi l'avoir limitée à la seule question des modalités de paiement?

M. Reid (Kenora—Rainy River): Parce qu'à ce moment-là, la question, c'était . . .

M. Mazankowski: À quel moment?

M. Reid (Kenora—Rainy River): Lorsque nous avons eu nos discussions, c'est ce point-là que nous étions en train d'étudier.

Cependant, le ministre n'a pas . . . j'ai moi-même des amendements à proposer visant à ajouter à un certain nombre de choses dans cette clause d'examen. Cela n'a rien à voir avec l'administrateur. Cette clause concerne les pouvoirs, et les questions que j'aimerais voir couvertes par cette clause concernent les sanctions et les avantages qui s'appliquent aux

[Texte]

included in that review system, and I want to see somebody review just the work that is being done by all participants, as well.

I am not one who looks on the bill and the mechanisms it sets up with any great enthusiasm.

• 1950

I think we have a lot of these things because we have agreed to accept the position of Mr. Benjamin, which is not to pay the farmer. We are paying the railways. That means you have to put in a lot of other regulatory things to get where you want to. But I think from the perspective of the committee we should be looking for the strongest possible review clause. When we get to Clause 59, we should look at all the issues we will want to have reviewed in four or five years—not only the question of method of payment but all other things.

You might recall that earlier on I suggested we should have a two-tier review system—one which was outside the control of the minister—in effect for all those things that the committee wanted to have reviewed, and a second review clause to allow the minister to have those things which would come up and were not covered by our specific shopping list. I think that two-tier system is still the most appropriate way to go.

Mr. Mazankowski: Is Mr. Reid suggesting that the issue of the method of payment will be dealt with by the special inquiry which is to be established as well as by the review mechanism to be set up under Clause 59?

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): No, this is to replace that. But we will have to deal with that when we get there.

The Chairman: We are getting away from the point of order.

Mr. McKnight.

Mr. McKnight: Mr. Chairman, as my colleague has suggested, the reason for this amendment—and I guess Mr. Mazankowski has asked for some direction from the Chair as to the admissibility or the way this could be effected in the royal prerogative.

The other thing is that we are going into the part—and I draw the committee's attention to all clauses following the one we are on at present—where we come into the duties of the administrator and the functions of the administrator. Mr. Chairman, until today we have been basing the amendments our party has been proposing on what we find in the bill and not on the amendments as proposed by the minister this morning; further, not to jump to Clause 59 but, again, to draw the attention of the committee to the review process as it is in Clause 59 and the person responsible for establishing that review back in Clause 17, for doing the studies and making recommendations to the minister. That is the administrator.

[Traduction]

participants. J'aimerais justement que le système d'examen porte sur ces éléments-là, j'aimerais également que quelqu'un soit chargé d'examiner le travail réalisé par tous les participants.

Je ne suis pas de ceux qui envisagent avec grand enthousiasme le projet de loi et les mécanismes qui seront mis en place en vertu de celui-ci.

Je pense que beaucoup de ces choses sont dues au fait que nous avons décidé d'accepter la position de M. Benjamin, qui est de ne pas payer l'agriculteur. Nous payons les compagnies de chemin de fer. Cela signifie qu'il faut prévoir tout un tas d'autres règlements pour obtenir ce que nous voulons. Je pense néanmoins que le Comité devrait s'attacher à définir la clause d'examen la plus forte possible. Lorsque nous en arriverons à l'étude de l'article 59, nous devrions étudier toutes les questions que nous souhaiterons voir examiner d'ici quatre ou cinq ans . . . et pas seulement la question des modalités de paiement.

Vous vous souviendrez peut-être que j'ai proposé plus tôt que nous ayons un système d'examen à deux paliers, système que ne relèverait pas du ministre, et qui s'appliquerait à toutes les choses que le Comité aimerait voir examiner. J'ai également proposé qu'il y ait une deuxième clause d'examen qui permettrait au ministre de s'occuper de toutes les choses qui surviendraient et qui ne figureraient pas dans notre liste. Je suis toujours convaincu que la meilleure solution sera l'instauration d'un système à deux paliers.

M. Mazankowski: Monsieur Reid propose-t-il que la question des modalités de paiements soit réglée dans le cadre de l'enquête spéciale ainsi que dans le cadre du mécanisme d'examen qui sera mis sur pied en vertu de l'article 59?

M. Reid (Kenora—Rainy River): Non, ce mécanisme remplacera l'autre. Mais il nous faudra nous occuper de cela lorsque nous en serons arrivés là.

Le président: Nous nous écartons du sujet pour lequel a été invoqué le Règlement.

Monsieur McKnight.

M. McKnight: Monsieur le président, comme l'a déjà dit mon collègue, cet amendement a pour objet . . . et je suppose que M. Mazankowski demande que le président se prononce sur l'admissibilité de cet amendement ou sur l'incidence que celui-ci pourrait avoir au niveau de la prérogative royale.

L'autre chose, c'est que nous nous lançons dans la partie . . . et j'attire l'attention de tous les membres du Comité sur les articles qui suivent celui que nous sommes en train d'étudier en ce moment . . . où sont traitées les tâches et les fonctions qui reviennent à l'administrateur. Monsieur le président, jusqu'à aujourd'hui, tous les amendements que notre parti a proposés l'ont été en fonction de ce que dit le bill et non pas en fonction des amendements proposés par le ministre ce matin. D'autre part, je ne voudrais pas que l'on saute tout de suite à l'article 59, mais je tiens à attirer l'attention du Comité sur le processus d'examen tel qu'il est prévu dans l'article 59 et sur la personne qui est responsable, en vertu de l'article 17, de mettre

[Text]

We cannot base amendments on what we do not know and what we do not know to follow.

Mr. Chairman, on the point of order, if we look at the very small . . . and I mean small—area of review that we have here strictly as to the method of payment, where Mr. Reid suggests that it was the issue of contention at the time . . . I would suggest, Mr. Chairman, through you to Mr. Reid, that the most contentious issue has been the ability of the producers to pay the additional costs for the movement of their grain under these present circumstances. And under the Inquiries Act, Mr. Chairman . . .

The Chairman: Mr. McKnight, I think we are getting more into the area of debate than a point of order, so I would suggest you limit your remarks to the point of order raised by Mr. Mazankowski.

Mr. McKnight: All right. I assume, Mr. Chairman, that what Mr. Reid has said is correct. We on this side certainly have no concern about the strength of review, or the strongest possible hammer to be given to those persons assigned the obligation and responsibility of the review. If, as Mr. Reid puts forth, this will not change the royal prerogative, I am sure this type of review would be something which we on this side would welcome. The only objection again . . . not to get off the point of order—is the very small area under which this amendment places the review process.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): That is open to discussion and negotiation.

Mr. McKnight: But again, Mr. Chairman, as we come to the duties and functions of the administrator and the propriety of this amendment, I think it is important that we have some direction from the Chair as to whether it is in order or not.

The Chairman: Mr. Flis.

Mr. Flis: Thank you, Mr. Chairman.

The minister did what we have been asking the opposition to do almost every day, and that is if someone has a suggested amendment, to give advance notice, so that all sides of this table have time to study it and its implications.

The minister did not say that was the be-all and end-all. He tossed out a suggestion. If the Conservatives have suggestions to improve what the minister put forward, he is open to it. If they have a totally different alternative, by all means. But I do not know why the Conservatives have this tactic of calling a point of order, taking the whole committee away from the clause that is under discussion—that is Clause 13, Mr. Chairman.

[Translation]

sur pied ce processus d'examen, de réaliser les études et de soumettre les recommandations au ministre. Cette personne, c'est l'administrateur. Nous ne pouvons pas fonder nos amendements sur ce que nous ignorons.

Monsieur le président, toujours au sujet du même point, si nous prenons la question très limitée, et je souligne très limitée, sur laquelle porte l'examen, c'est-à-dire les modalités de paiement, qui était selon M. Reid la question en litige à l'époque . . . Je tiens à dire, monsieur le président, que la question la plus débattue a été celle de la capacité des producteurs de payer les frais supplémentaires pour le transport de leur grain en vertu des circonstances actuelles. Et conformément à la Loi sur les enquêtes, qui est en vigueur à l'heure actuelle, monsieur le président . . .

Le président: Monsieur McKnight, il me semble que nous nous lançons plutôt dans un débat, je vous demanderai de limiter vos remarques au point soulevé par M. Mazankowski lorsqu'il a invoqué le Règlement.

M. McKnight: Très bien. Je dois supposer, monsieur le président, que ce qu'a déclaré M. Reid est exact. Nous, de notre côté de la table, ne nous intéressons guère à la force ou à la solidité de l'examen ni à l'idée de donner le plus gros marteau possible aux personnes qui seront responsables de réaliser l'examen. Si comme le prétend M. Reid, cela ne modifiera en rien la prérogative royale, alors je suis certain que les gens de mon côté de la table applaudiront à ce genre d'examen. Tout ce à quoi nous nous opposons, et je ne m'écarterai pas de la question, c'est que cet amendement limite l'examen à une seule question.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Il est tout à fait possible d'en discuter et de négocier cela.

M. McKnight: Je le répète, monsieur le président, puisque nous allons entreprendre dans les articles qui suivent l'étude des tâches et des fonctions de l'administrateur et l'à propos de cet amendement, je pense qu'il est important que le président nous dise si cet amendement est acceptable ou non.

Le président: Monsieur Flis.

M. Flis: Merci, monsieur le président.

Le ministre a fait ce que nous demandons presque chaque jour à l'opposition de faire, à savoir que si quelqu'un a un amendement à proposer, il doit mettre au courant tous les autres membres du Comité afin que ceux-ci aient l'occasion de l'étudier et d'en examiner les conséquences.

Le ministre n'a pas dit que c'était son dernier mot. Il s'agit tout simplement d'une proposition. Si les conservateurs ont des propositions à faire qui permettraient d'améliorer celles du ministre, il est tout à fait prêt à les accepter. S'ils ont une idée tout à fait différente, qu'ils la lui soumettent. Mais je ne comprends vraiment pas pourquoi les conservateurs invoquent le Règlement, accaparent le Comité dans son ensemble pour l'écarter de l'article sur lequel il se penche . . . C'est-à-dire l'article 13, monsieur le président.

[Texte]

I am looking at the clock; at how much time we have spent already. We should already have been voting on amendments to Clause 13; but through this point of order, Mr. Mazankowski very conveniently got us off onto a discussion of Clause 59. When we get to Clause 59, they know what the minister has suggested; but he did not say that was the be-all and end-all. Let us discuss it at that point and let us not waste another whole evening on a point of order that has nothing to do with Clause 13, which is before us, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Mayer.

Mr. Mayer: Very briefly, Mr. Chairman, Mr. Reid raised a point that I do not think is accurate but needs to be corrected: that this amendment would see a subsequent inquiry paid by the Inquiries Act. If you read Clause 4, it says that the committee has the powers of a commissioner under the Inquiries Act. It does not say it shall be conducted under the provisions of the Inquiries Act. It simply gives the committee the powers of a commissioner under the Inquiries Act, which means that this inquiry will have to be paid for as a result of this amendment going into this bill; which raises the question, I think, that Mr. Mazankowski very legitimately raises: can we in fact accept this amendment at the committee if it causes problems as far as increasing expenditures are concerned?

This afternoon, one of the concerns why we could not set up a technical committee was that it was going to cause the possibility of causing increases in money. You ruled that in order, Mr. Chairman. But this is a very, very substantial amount of power given to the committee, which I submit could cost a considerable amount of money. It certainly will not be paid for, as I read the amendment, by the Inquiries Act. It simply conveys powers on the committee the same as those of a commissioner under the Inquiries Act—and the powers are immense.

The Chairman: I think we are getting again into the area of debate and repetition. The implications . . .

Mr. Mayer: Well, the implications on the Treasury—may authorize and deputize any accountants, engineers, technical advisor or other experts or any other qualified persons to inquire into any matter within the scope of the commission as may be directed by the commissioners. If that does not cost additional money and cause problems for the royal prerogative, or the Royal Recommendation, whatever that might be—I do not know what it is.

The Chairman: I think I have heard enough to make my position on it.

Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, we already have a legal opinion, I think, from Mr. Thompson. The government's proposed amendment of Clause 59—the review gives a three-to five-member review group the powers of a commissioner under the Inquiries Act; and then he attached a copy of the

[Traduction]

Je regarde l'heure et je vois le temps que nous avons déjà utilisé. Nous devrions déjà être en train de mettre aux voix les amendements se rapportant à l'article 13. Mais en invoquant le Règlement, M. Mazankowski nous a très habilement amenés à discuter de l'article 59. Lorsque nous en arriverons à l'article 59, ils saurons ce que le ministre a proposé. Mais il n'a jamais dit que c'était son dernier mot. Alors discutons-en à ce moment-là et ne perdons pas toute une soirée à discuter d'une question sans aucun rapport avec l'article 13 que nous sommes en train d'étudier, monsieur le président.

Le président: Monsieur Mayer.

M. Mayer: Monsieur le président, je serai très bref. M. Reid a soulevé un point qui exige une mise au point. Il a dit qu'avec cet amendement une enquête subséquente serait payée dans le cadre de l'application de la Loi sur les enquêtes. L'article 4 dit que le Comité a les pouvoirs qui reviendraient à un commissaire en vertu de la Loi sur les enquêtes. L'article ne dit pas que pareille enquête serait réalisée en vertu des dispositions de la Loi sur les enquêtes. Il donne tout simplement au Comité les pouvoirs qui reviendraient au commissaire en vertu de la Loi sur les enquêtes, ce qui signifie que cette enquête devra être payée si cet amendement est adopté. Ce qui nous amène à la question qui a, je pense, été très justement posée par M. Mazankowski: Le comité peut-il accepter cet amendement s'il pourrait provoquer une augmentation des coûts?

Cet après-midi, si nous nous sommes opposés à la création d'un comité technique, c'est parce que cela pourrait entraîner des coûts supplémentaires. Vous étiez d'accord, monsieur le président. Mais cet amendement accorderait des pouvoirs énormes au Comité, pouvoirs qui pourraient selon moi coûter une coquette somme. Et d'après mon interprétation de l'amendement, cela ne serait pas payé dans le cadre de l'application de la Loi sur les enquêtes. Cet amendement ne ferait que donner au Comité les mêmes pouvoirs que ceux qui reviennent au commissaire en vertu de la Loi sur les enquêtes . . . Et ces pouvoirs sont énormes.

Le président: À mon avis nous sommes encore une fois en train de nous lancer dans un débat et nous ne faisons que nous répéter. Les implications . . .

M. Mayer: Les implications au niveau du Trésor . . . On parle d'autoriser et d'embaucher comptables, ingénieurs, conseillers techniques et autres experts ou personnes qualifiées en vue d'enquêter sur toute question qui relève du mandat de la commission, conformément aux demandes émanant des commissaires. Si cela ne coûte pas des sommes supplémentaires et ne pose pas de problème en ce qui concerne la prérogative ou la Recommandation royale—quelle qu'elle soit—alors je ne sais pas ce qu'il vous faut.

Le président: Je pense que j'en ai assez entendu pour pouvoir me prononcer là-dessus.

Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, M. Thompson a, je pense, déjà donné son opinion en tant que conseiller juridique. L'amendement à l'article 59 qu'a proposé le gouvernement . . . L'examen donne à un groupe composé de trois à cinq personnes les pouvoirs qui reviennent à un commissaire en vertu de la

[Text]

Inquiries Act for our information. I thought we were dealing with an amendment that reduces the term of the Grain Transportation Administrator during pleasure from seven years to four.

The Chairman: We are supposed to be, and we are on a point of order now, and your having raised that I think . . .

Mr. Benjamin: My final comment is, a plague on both their houses.

An hon. Member: Hear, hear!

The Chairman: I am going to make a very few comments about the point of order that was raised. If my memory serves me correctly—and I would have to check the transcript to be sure—I am relatively sure that the minister said when he laid this at the table this morning that he was putting it before us for advance knowledge of something he was prepared to do at report stage. That is what I thought he said. It is my initial impression that there would be additional expenditures and that therefore the proposed amendment would be beyond the scope of this committee. However, I am not making that as a definitive ruling now, but I will make a ruling on it tomorrow.

• 2000

About the question that has been raised about the effect of this on Clause 13, I think that is an extraneous issue. The scope of this amendment is very narrow, it is limited to the method of payment only and would have no effect on any of the clauses that we are dealing with at the moment. It would not affect our work at least until we come to that clause of the bill that deals with method of payment. Therefore, I do not think we have any great concern about what it would do to Clause 13.

With that, I call Clause 13 . . .

Mr. McKnight: On a point of order, Mr. Chairman, a point of clarification from the Chair, with all due respect, sir—if we can proceed on the understanding that when we come, in the course of this study, not to Clause 59 but to clauses prior to Clause 59, such as Clause 17, such as Clause 16, such as Clause 15—that those clauses will be stood, Mr. Chairman, until we are assured . . . It is not that we on this side of the table object to the inquiry; we welcome it; but in order to make our case and to put forward proper amendments in the clauses that are going to follow Clauses 13 and 14 we must know whether to expect this will reach fruition or not. It entirely changes, Mr. Chairman, not just the method of payment but the responsibilities of the administrator and the duties that are encompassed in that agency and in that person.

The Chairman: Mr. McKnight, you are not asking me now to make a procedural ruling, you are asking me to be a prophet.

Mr. McKnight: No, I am asking you . . .

The Chairman: I am afraid I cannot predict what the House will do.

[Translation]

Loi sur les enquêtes. Et il nous a donné une copie de la Loi sur les enquêtes pour notre gouverne. Je pensais que nous étions en train de discuter d'un amendement qui ramènerait de sept à quatre ans le mandat de l'administrateur de l'Office du transport du grain.

Le président: C'est ce que nous devrions être en train d'étudier, mais on a invoqué le Règlement, comme vous avez soulevé cela, je pense . . .

M. Benjamin: Mon dernier commentaire est le suivant: que la peste les emporte.

Une voix: Bravo!

Le président: Je vais faire quelques commentaires au sujet de l'objection qui a été soulevée. Si je ne m'abuse—mais il faudrait, bien sûr, que je vérifie le procès-verbal pour en être certain—le ministre nous a dit ce matin lorsqu'il a déposé ce texte qu'il nous le remettait afin que nous soyons au courant à l'avance de quelque chose qu'il était prêt à proposer à l'étape du rapport. Voilà ce que je crois avoir entendu. À première vue, j'ai l'impression qu'il y aura des dépenses supplémentaires et que, par conséquent, ce projet d'amendement ne serait pas recevable devant le Comité. Cependant, je n'en fais pas un jugement définitif, je me prononcerai demain.

Pour ce qui est des incidences de ce projet d'amendement sur l'article 13, cela n'a rien à voir, selon moi. Cet amendement a une portée très limitée, il ne vise que le mode de paiement et n'aura aucune répercussion sur les articles que nous étudions à l'heure actuelle. Nous pouvons continuer notre travail sans nous préoccuper de cet amendement jusqu'au moment où nous arriverons à l'article du projet de loi portant sur le mode de paiement. Donc, je ne pense pas que nous devons nous préoccuper de cet amendement pour ce qui est de l'étude de l'article 13.

Cela étant dit, je mets l'article 13 . . .

M. McKnight: Monsieur le président, j'invoque le Règlement; j'aimerais que vous m'expliquiez, sauf tout votre respect, monsieur, si nous nous entendons pour que pendant notre étude menant à l'article 59, les articles tels que 15, 16 et 17 soient réservés, jusqu'à ce que nous soyons assurés . . . Ce n'est pas que de notre côté nous nous opposons à l'enquête; au contraire. Cependant, afin de bien défendre notre point de vue et de présenter des amendements appropriés aux articles qui suivront les articles 13 et 14, nous devons savoir quel sera le résultat de cette discussion. L'amendement envisagé, monsieur le président, transforme non seulement le mode de paiement, mais également les attributions de l'administrateur et les fonctions de l'Office.

Le président: Monsieur McKnight, vous ne demandez pas de statuer sur un point de procédure, vous me demandez de jouer au devin.

M. McKnight: Non, je vous demande . . .

Le président: J'ai bien peur de ne pas pouvoir prévoir ce que fera la Chambre.

[*Texte*]

Mr. McKnight: I am serving you notice, sir, that we would expect this.

The Chairman: I say again that our reference is this bill and we should deal with it accordingly. In any case, I have said I will reserve final judgment until tomorrow and I will give a ruling on the admissibility of the proposed amendment tomorrow.

Mr. Benjamin: You mean the amendment that is before us now?

The Chairman: No, this one.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): When we get to Clause 59, I think you can . . .

Mr. Benjamin: It is not even proposed; it has just been passed around.

The Chairman: Maybe we will get to Clause 59 tomorrow.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): I accept that as a working hypothesis.

The Chairman: We are on Clause 13, we are dealing with Mr. Mayer's amendment, and I believe we were ready to put the question.

Mr. Mazankowski: Just a couple of questions on that. Is the administrator appointed under the Public Service Employment Act? Is he considered to be a public servant? In most of these cases you have a clause in the bill that deals with the fact that they will have all the benefits of a public servant and the protection, the superannuation, and things of that nature. Is there something different about this creature?

Mr. Kroeger?

Mr. Kroeger: The administrator would be appointed by the Governor in Council under the provisions of this bill itself. Insofar as other employees assigned to the administrator are concerned, because they would be employees of the Department of Transport they would come under the provisions of the Public Service Employment Act, the Public Service Superannuation Act, and so forth.

Mr. Mazankowski: Would this fellow be entitled to a pension?

Mr. Kroeger: I believe anyone who is appointed by Governor in Council automatically comes under the pension regime in terms of deductions and employer contributions and that type of thing. His eligibility for a pension, I think, would depend on how long he served and what the terms of his eventual separation were.

• 2005

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, notwithstanding the fact that the administrator will serve at pleasure and could be dismissed without cause at any time, what about recourse against the department, or whoever is considered to be the employer, if the administrator or a person like the administrator were removed and he felt he was not properly treated in

[*Traduction*]

M. McKnight: Monsieur, je vous avertis que nous nous attendons à de bons résultats.

Le président: Je vous répète que notre mandat porte sur l'étude de ce projet de loi et que nous devons le faire. De toute façon, j'ai dit que je statuerai définitivement demain; c'est donc demain que je rendrai un jugement sur l'admissibilité de l'amendement envisagé.

M. Benjamin: Vous parlez de l'amendement dont nous sommes saisis?

Le président: Non, celui-ci.

M. Reid (Kenora-Rainy River): Lorsque nous arriverons à l'article 59, vous pourrez, je crois . . .

M. Benjamin: Cet amendement n'a pas encore été proposé; il a tout simplement été distribué.

Le président: Nous arriverons peut-être demain à l'article 59.

M. Reid (Kenora-Rainy River): J'accepte votre déclaration comme hypothèse de travail.

Le président: Nous en sommes à l'article 13, nous étudions l'amendement présenté par M. Mayer et je crois que nous sommes prêts à passer au vote.

M. Mazankowski: J'aurais quelques questions à ce sujet auparavant. L'administrateur est-il nommé en vertu de la Loi sur l'emploi dans la Fonction publique? Sera-t-il assimilé à un fonctionnaire? Dans la majorité des cas, les projets de loi comportent un article stipulant que la personne nommée profitera de tous les avantages dont jouit un fonctionnaire, la protection d'emploi, le régime de retraite, etc. Cet administrateur sera-t-il différent?

Monsieur Kroeger?

M. Kroeger: L'administrateur sera nommé par le gouverneur en conseil, conformément aux dispositions de ce projet de loi. Pour ce qui est des employés affectés au service de l'administrateur, ils seront détachés du ministère des Transports et par conséquent régis par la Loi sur l'emploi dans la Fonction publique, la Loi sur la pension de la Fonction publique etc.

M. Mazankowski: Ce type aura-t-il droit à une pension?

M. Kroeger: Je crois que toute personne nommée par le gouverneur en conseil tombe automatiquement sous le coup du régime des pensions, pour ce qui est des déductions et des cotisations de l'employeur. Son admissibilité à recevoir une pension sera fonction, je crois, de ses années de service et des conditions de sa cessation d'emploi.

M. Mazankowski: Monsieur le président, mis à part le fait que l'administrateur est nommé à titre amovible et qu'il peut donc être renvoyé sans explication, j'aimerais savoir s'il aura des recours contre le ministère, ou son employeur, si lui, ou une personne du même genre, était renvoyé et se sentait lésé pour ce qui est de son indemnité de cessation d'emploi, du préavis et

[Text]

terms of severance, in terms of adequate notice and the conditions of his dismissal? I take it he would have recourse to the government, really, since the words "at pleasure" do exist in terms of the bill. But really in effect, if he were to be dismissed without cause, would there not be an obligation in terms of a severance package or some form of recourse that he may have against the government? How are those things handled? Do you have any experience in that regard?

Mr. Kroeger: The people who serve at pleasure do have recourse. Just because you can be fired does not mean that you are not entitled to various provisions of severance or do not enjoy the ordinary protection of the courts. My understanding is that even in the private sector, where executives may have their services terminated, they can fairly readily win settlements of up to one to two years of pay, even when they do not come under a collective agreement. My understanding is that the administrator would enjoy all those normal protections.

Mr. Mazankowski: But no formal severance agreement—is that correct?

Mr. Kroeger: If he is a Governor-in-Council appointee, I think automatically he starts to qualify for severance pay, in the same way that any public servant who becomes a Governor-in-Council employee does—so many days of severance for so many years of service.

The Chairman: Mr. Kroeger, would it not be likely that such an appointee would probably negotiate a regime of that sort at the time of his appointment?

Mr. Kroeger: I think it would be unusual, Mr. Chairman, for a Governor-in-Council appointee also to negotiate an employment contract.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, in light of the experience we have had re Air Canada and what the organized employees call "the golden handshake", I am sure Mr. Mazankowski will recall that Mr. Taylor told us that what they were providing for management, ergo order-in-council appointees, was the minimum they knew they would have to pay if that management person took them to court. I also invite Mr. Mazankowski to consult with his colleagues in the Government of Saskatchewan who have paid severance and bonuses, or whatever you call them, to a number of people they chose to dismiss who were order-in-council appointments. The government chose to pay nice sums of money on the grounds that it was at least the amount they would have to pay if that order-in-council employee took them to court. The same thing applies here.

On the amendment, the word "four" or the word "seven", whether it is at pleasure, during pleasure, whether it is during pleasure to the age of 70, or whatever, it does not make any difference. I can go along with the word "four" or the word "seven" at pleasure or during pleasure; but no matter which way you cut it, the Governor in Council can appoint, reappoint, dismiss at pleasure, during pleasure, whatever—good

[Translation]

des conditions de son renvoi? J'imagine qu'il aurait des recours contre le gouvernement puisque en définitive on lit dans le projet de loi «à titre amovible». Mais en fait, s'il était renvoyé sans explication, le gouvernement ne serait-il pas tenu de lui offrir une indemnité de cessation d'emploi. Aurait-il des recours à exercer contre le gouvernement? Comment cela fonctionne-t-il? Pouvez-vous nous le dire?

M. Kroeger: Les personnes nommées à titre amovible ont des recours. Ce n'est pas parce qu'on peut être renvoyé qu'on n'a pas droit aux diverses dispositions régissant les cessations d'emploi ou qu'on ne peut pas s'adresser au tribunal. Je crois savoir que même dans le secteur privé, lorsqu'un cadre est renvoyé, il peut assez facilement, même s'il n'est pas régi par une convention collective, obtenir une indemnité de cessation d'emploi équivalente à une ou deux années de salaire. Je crois que l'administrateur aura ces protections habituelles.

M. Mazankowski: Mais il n'y a pas d'accord officiel de cessation d'emploi... EST-ce exact?

M. Kroeger: Si l'administrateur est nommé par le gouverneur en conseil, automatiquement il a droit à une indemnité de cessation d'emploi, comme n'importe quel fonctionnaire nommé par le gouverneur en conseil; l'indemnité se calcule au prorata des années de service.

Le président: Monsieur Kroeger, n'est-il pas de toute façon probable que cette personne négociera probablement à sa nomination les conditions de sa cessation d'emploi?

M. Kroeger: Monsieur le président, il serait inhabituel qu'une personne nommée par le gouverneur en conseil négocie un contrat d'emploi.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, compte tenu de l'expérience que nous avons eue avec Air Canada et ce que les employés syndiqués appellent «La poignée de main dorée», M. Mazankowski se rappellera, j'en suis sûr, ce que M. Taylor nous a dit; pour les cadres, c'est-à-dire des personnes nommées par le gouverneur en conseil, l'indemnité versée équivaut au minimum que la société devrait verser si le cadre devait la poursuivre en justice. J'invite également M. Mazankowski à communiquer avec ses collègues du gouvernement de la Saskatchewan qui ont versé des indemnités de cessation d'emploi et des primes à un certain nombre de personnes qu'ils ont choisi de renvoyer et qui avaient été nommées par le gouverneur en conseil. Le gouvernement a accepté de verser des sommes assez élevées se disant que ces sommes représentent au moins l'indemnité que le tribunal l'aurait forcé à verser si la personne nommée par le gouverneur en conseil s'était adressée au tribunal. Il en va de même ici.

Pour revenir à l'amendement, on parle de quatre ans, de sept ans, on dit que c'est à titre amovible et peu importe que ce soit à titre amovible jusqu'à l'âge de 70 ans. Peu me chaut qu'on parle de quatre ou de sept ans, qu'on dise à titre amovible; il demeure que le gouverneur en conseil peut nommer la personne, renouveler son mandat et tout cela à titre amovible, chaque fois qu'il le veut. Cela demeure, quel que soit le libellé de l'article.

[Texte]

behaviour—any damn time he wants. And that is the case no matter what the wording of the clause is.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin.

Just one slight correction, Mr. Benjamin. If my memory serves me correctly, none of the people at Air Canada who received the so-called golden handshake were order-in-council appointees.

• 2010

Mr. Benjamin: They were management. They were . . .

The Chairman: They were management, but ergo not necessarily order in council appointments.

Mr. Benjamin: It is an equivalent. It is an equivalent.

The Chairman: In any case, it seems to me we have hashed this four and seven around quite a bit. Are we ready for the question?

You can wind up.

Mr. Mayer: Several things need to be said for a four-year term. I think Mr. Benjamin made my case for me, although maybe inadvertently—he did not realize what he was saying. When he says four years or seven years at pleasure, or during pleasure, surely the case needs to be made that if for one reason or another you want to dismiss somebody, it is going to cost the government, the treasury, —the people, the taxpayers—less money if you dismiss them the fourth year of a four-year term than somebody you dismiss in the fourth year of a seven-year term. Again, that does not preclude somebody from coming to the job and feeling that if he does a good job, he can subsequently be reappointed for two or three four-year terms. But when you come and you are asked to serve for seven years, you fully expect to serve for seven years unless for some reason—they would have to be pretty substantial reasons, I would submit—your term is not renewed.

Fourteen years gets to be a very long time if you are going to serve for two terms; and that in many cases would be normal. I do not know whether Mr. Reid before the supper break was half in jest and half serious, but surely he would not be serious in saying that because the Wheat Board has an indefinite term and the Grain Commission has a ten-year term, we should simply do the same thing even though we may judge it to be wrong.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): How about moving them up from seven to ten years?

Mr. Mayer: Again, I think the chairman correctly ruled that suggestion out of order, because those are things that would have to be dealt with in a separate piece of legislation.

Mr. Reid also suggested that if you are going to sit around a table with somebody who has a longer period of term to his office, your arguments are somehow going to be less or you are going to be a junior player to somebody who has a seven- or a ten-year term. Surely to sit around the table—the case has to be made that whoever carries the day is going to do it because he makes the best argument, not because of the length of office

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Benjamin.

Une petite rectification, monsieur Benjamin. Si j'ai bonne mémoire, aucune des personnes travaillant à Air Canada et ayant reçu la soi-disant «poignée de main dorée» n'avait été nommée par le gouverneur en conseil.

M. Benjamin: Il s'agissait de cadres. Il s'agissait . . .

Le président: Il s'agissait de cadres, mais ils n'étaient pas nécessairement nommés par le gouverneur en conseil.

M. Benjamin: C'est la même chose. C'est la même chose.

Le président: De toute façon, il me semble que nous avons suffisamment discuté de chiffres. Sommes-nous prêts à passer au vote?

Vous pouvez terminer la discussion.

M. Mayer: Plusieurs arguments militent en faveur d'un mandat de quatre ans. M. Benjamin a bien défendu mon opinion, peut-être sans s'en rendre compte. Il a parlé d'un mandat de quatre ou sept ans à titre amovible; on peut dire que si vous voulez renvoyer quelqu'un, il en coûte moins cher au gouvernement, au Trésor et finalement aux contribuables de renvoyer une personne à la quatrième année de son mandat de quatre ans qu'à la quatrième année d'un mandat de sept ans. Encore une fois, cela n'empêche pas la personne qui vient d'être nommée de penser que si elle sait faire un bon travail, son mandat sera renouvelé pour deux ou trois autres périodes. Cependant, si la même personne est nommée pour un mandat de sept ans, elle s'attend à terminer son mandat à moins de raisons qui selon moi, devraient être très sérieuses, et elle s'attend à ce que son mandat soit renouvelé.

Dans bien des cas, le renouvellement d'un mandat est normal et je pense que dans le cas qui nous intéresse, quatorze années, c'est une période un peu longue. Je ne sais pas si M. Reid parlait sérieusement avant le dîner, mais il ne peut pas prétendre sérieusement qu'étant donné que le commissaire en chef de la Commission canadienne du blé est nommé pour une période indéterminée et que celui de la Commission des céréales est nommé pour dix ans, nous devrions procéder de la même façon, même si nous ne sommes pas d'accord.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Si nous leur donnions un mandat de dix ans?

M. Mayer: Encore une fois, le président a statué sur l'inadmissibilité de cet amendement, ces aspects doivent faire l'objet d'une loi distincte.

M. Reid a également dit que l'administrateur qui devrait discuter avec une autre personne ayant un mandat plus long verrait la valeur de ses arguments diminuer. Dans ces discussions, j'imagine que l'intervenant qui présente les meilleurs arguments remporte la palme, celle-ci ne va pas automatiquement à l'intervenant dont le mandat est plus long. J'espère que nous ne sommes pas rendus à juger les gens sur la durée de

[Text]

or because the length of term in his appointment is longer or shorter than somebody else's. I would hope that we would not be judging people on the basis of how long their term of office is, as to whether their arguments are substantial or not. I think that carries the whole idea of tenure maybe to the ridiculous. That would mean that if you appointed somebody for life, then his arguments would carry more power than those of somebody whose term of office was two or three years.

I would also submit that it is a different position entirely—the one we are looking at here—from the one that we talked about in the ports bill. The ports bill was an entirely different kind of an arrangement. I think it needs to be looked at on its own merits. I would submit that if you look at it on its merits, we would very seriously consider a four-year term instead of a seven-year term.

There is another point that needs to be made, Mr. Chairman; and it is not to impute any bad motives to whoever would be the administrator. Somebody who has a seven-year term—that is a long time. Maybe he is going to be, just because of queer human nature, not so inclined to do a good job. If he is there for seven years, so what? If you are there for four years, you are a little more accountable.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): The argument applies to the Chief Commissioner of the Wheat Board and the Chief Grain . . .

Mr. Mayer: It may very well be that it applies to them, but simply because it applies does not necessarily mean that what they are doing is right and what I am proposing in this amendment is wrong or has less merit. I think you have to look at each . . .

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): You are making a powerful argument against them.

Mr. Mayer: —individual case the way it is. I do not see anything wrong, as pointed out in the next clause, with the fact that you can reappoint.

Seven years is an extremely long time, as I said. I think, as I said, there is a certain amount of incentive for people to perform, no matter what the length of term is. And I would submit there is probably more incentive on balance for people to perform on a four-year term than on a seven-year term.

• 2015

You can also make the argument that because of the type of job it is, it is going to be a fairly prestigious and visible job in the industry. In the whole western part of the country at large and the whole community out there, it is going to be a fairly high-profile job. People are going to be looking at that, in addition to the tenure thing or the length of office, in terms of whether in fact the right kind of people are eligible or are willing to apply for the job.

So, for those reasons, Mr. Chairman—and I will not prolong this—I submit that this amendment should be accepted; that we should reduce the term from seven to four years. I think in doing so we will serve the interest of the producers; we will

[Translation]

leur mandat mais plutôt sur la valeur de leur proposition. Cette idée de la durée du mandat est un peu ridicule. À la limite, cela signifierait qu'une personne nommée à vie aurait automatiquement de meilleurs arguments et serait mieux écoutée qu'une autre personne dont le mandat serait de deux ou trois ans.

Je prétends également que le poste prévu dans ce projet de loi-ci est entièrement différent de celui que nous avons étudié dans la Loi sur les ports. Cette loi était totalement différente. Il faut donc juger selon la valeur de chacun. Dans ce cas, je pense que nous devons songer très sérieusement à un mandat de quatre ans plutôt que de sept ans.

J'aimerais également, monsieur le président, faire valoir un autre aspect; je ne voudrais pas prêter de mauvaises intentions à qui que ce soit qui sera nommé administrateur. Un mandat de sept ans, c'est long. La nature humaine étant ce qu'elle est, cette personne pourrait ne pas avoir en vie de faire un très bon travail. Cela ne le préoccupe pas, il est nommé pour sept ans. Cependant, si son mandat ne dure que quatre ans, il se sentira un peu plus responsable.

M. Reid (Kenora-Rainy River): Il en va de même pour le commissaire en chef de la Commission du blé et celui de la Commission du grain . . .

M. Mayer: C'est fort possible, mais cela ne signifie pas nécessairement que leur travail est bon et que mon amendement doit être rejeté. Il faut regarder . . .

M. Reid (Kenora-Rainy River): Vous lancez un argument très sérieux contre eux.

M. Mayer: . . . chaque cas. Je ne m'oppose pas à ce qui est dit au paragraphe suivant, c'est-à-dire que le mandat puisse être renouvelé.

Un mandat de sept ans est très long, comme je le disais. Peu importe la durée du mandat, les personnes veulent bien travailler. Je dirai même qu'en général l'incitation à faire du bon travail est plus forte lorsque le mandat ne dure que quatre ans.

On pourrait également faire valoir qu'étant donné la nature de l'emploi, l'administrateur jouira d'un certain prestige au sein de l'industrie. Cette personne sera surveillée de près dans tout l'Ouest du pays et par l'ensemble des agriculteurs. Les gens voudront savoir, en plus de la durée du mandat, s'ils sont admissibles à postuler l'emploi, ou si les conditions permettent de trouver des personnes compétentes.

Donc, je ne veux pas m'étendre trop longtemps, monsieur le président, c'est pourquoi j'invite les membres du Comité à accepter cet amendement; le mandat devrait passer de sept à quatre ans. Ce faisant, nous servirons mieux les intérêts des

[Texte]

serve the interests of the people who are going to sit on the Senior Grain Transportation Committee, and I think we would end up with a better working arrangement.

Mr. Neil: Just a short point of clarification, if I may, please, Mr. Chairman. I want to ask the committee counsel whether or not Clause 13.(2), which provides for reappointment on the expiration of the term, permits more than one reappointment. Can he go on, say, for three, four or five terms? Or is he eligible just for two, in this case, seven-year terms, or in the event, two four-year terms?

Mr. Thompson: I would be inclined to think that he is entitled to reappointment for as many terms as the government wishes to reappoint him.

Mr. Neil: Thank you.

Amendment agreed to.

The Chairman: The next amendment is Mr. Benjamin's.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I agree with remarks made earlier by Mr. Mazankowski and others that this is one of the most important parts of the bill; it is one of the crunchier parts and deserves a lot of attention by the committee, and subsequently by the House of Commons. So I would like to move that Bill C-155, an Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof be amended in Clause 13 by striking out line 37 of page 6 thereof and substituting the following therefor:

... an employee of the Canadian Wheat Board.

Mr. Chairman, in earlier discussions on Clause 13 we heard remarks from the witnesses and other members of the committee regarding the element of confusion with the variety of agencies involved in this whole issue, the overlapping of authority and jurisdictions. My amendment is designed to reduce that confusion and to reduce, if not eliminate, the overlapping, at least in the case of two agencies of the Crown. It maintains, and I hope modestly increases, the strength of the Canadian Wheat Board.

Mr. Chairman, it has been the view of the three wheat pools, the National Farmers Union and a number of individuals who have appeared before the committee that the jurisdiction for this kind of an agency should remain with, and be under the aegis of, the Canadian Wheat Board. But I will not abuse the committee by quoting wheat pools or the farmers union, although I do want to call, Mr. Chairman, the attention of members of the committee to submissions made to the committee with a few brief quotes.

The Canadian Wheat Board told us this:

The Canadian Wheat Board, like any sales organization, must control shipment of its own product in order to ensure performance. For these reasons, the Board has always held the view that overall control of the system, as it is developed in co-ordination with the total of the grain industry should be administered by the board.

[Traduction]

producteurs et des personnes qui siégeront au comité supérieur du transport du grain, ce qui en définitive, nous permettra de mieux faire le travail envisagé.

M. Neil: Monsieur le président, si vous le permettez, j'aimerais avoir une explication. J'aimerais demander au conseiller légiste si le paragraphe 13.(3) prévoyant le renouvellement du mandat ne porte que sur un seul renouvellement. L'administrateur peut-il recevoir trois, quatre ou cinq renouvellements? Doit-il se retirer après deux mandats de sept ou de quatre ans, selon le cas?

M. Thompson: Je pense que son mandat peut être renouvelé aussi souvent que le gouvernement le désire.

M. Neil: Merci.

Amendement adopté.

Le président: Nous passons maintenant à l'amendement de M. Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, je conviens avec M. Mazankowski et d'autres membres du Comité qu'il s'agit là d'une des parties les plus importantes du projet de loi; il faut donc que nous, et ensuite la Chambre des communes, y portions une attention particulière. C'est pourquoi je propose que le projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence soit modifié à l'article 13, ligne 34, de la page 6, par la suppression des mots «à un organisme fédéral» et leur remplacement par ce qui suit:

... un employé de la Commission canadienne du blé.

Monsieur le président, lors de nos séances précédentes, certains témoins et d'autres membres du Comité ont dit au sujet de l'article 13 que cela ajoutait à la confusion, compte tenu du nombre d'agences intéressées, du recoupement des pouvoirs et des compétences. Mon amendement vise à diminuer la confusion et à faire disparaître totalement, dans la mesure du possible, le recoupement, au moins pour deux organismes de la Couronne. Mon amendement maintient et augmente peut-être modestement les pouvoirs de la Commission canadienne du blé.

Monsieur le président, les trois syndicats du blé, le Syndicat national des agriculteurs et un certain nombre de témoins ont fait valoir que la Commission canadienne du blé devrait être responsable de cet organisme. Je ne veux pas ralentir les travaux du Comité en citant les représentants des syndicats du blé et ceux du Syndicat des agriculteurs, mais j'aimerais, monsieur le président, attirer l'attention des membres du Comité sur certaines représentations qui nous ont été faites.

La Commission canadienne du blé nous a dit:

La Commission canadienne du blé, comme n'importe quelle autre organisation de ventes, doit contrôler l'expédition de son produit pour assurer son propre rendement. C'est pourquoi la Commission a toujours soutenu que le contrôle général du réseau, réalisé par la coordination avec l'ensemble de l'industrie céréalière, doit être exercé par la Commission elle-même.

[Text]

• 2020

They went on to say:

This system, implemented in the early 1970s and administered by the wheat board, has worked very well.

They go on to say—and I quote Mr. Jarvis:

I am going to be more specific now. Our strong concern is that with the establishment of a Grain Transportation Agency by Bill C-155 and under Section 97.(b) of the Canada Grain Act, further powers could readily be shifted by order in council from the Canadian Wheat Board to this agency at a later date. These powers could include those the board currently has under Section 21.(k) of the Canadian Wheat Board Act, which allows the board to operate the block shipping system.

As a further witness, Mr. Chairman, the elected representatives of the grain producers to the Canadian Wheat Board Advisory Committee said:

We now know we were mistaken in supporting the new agency . . .

—they were thinking about the agency that is in effect at the moment . . .

. . . because we should have realized any new agency would not be content to simply split the car fleet, but rather, would keep looking to expand its own powers. Today we are facing the very real possibility that the agency or a new agency . . .

—meaning the Grain Transportation Administrator, which Clause 13.(3) says will be an agency of the government . . .

Today we are facing the very real possibility that the agency or a new agency with expanded powers and a powerful administrator will take powers away from the board and inevitably damage its sales efforts.

Finally, Mr. Chairman, I call as a further witness someone whom the committee refused to invite and interrupt our clause-by-clause consideration. We all now have Mr. Gibbings' submission; and I quote Mr. Gibbings—and I hope the committee will at a later point agree to append his submission to the minutes, as we have done with others.

The Chairman: Mr. Benjamin, if you will recall, the committee did invite Mr. Gibbings and he was not available at the time we invited him.

Mr. Benjamin: That is right; but the committee refused to interrupt clause-by-clause to hear Mr. Gibbings at a later date.

The Chairman: I might also point out to you that is probably the fifth time you have put that reflection on the decision of the committee. I hope you will not make more reflections on the decisions of the committee in committee.

Mr. Benjamin: I want to quote Mr. Gibbings. This is a man who served as a Wheat Board Commissioner for many years,

[Translation]

On lit plus loin:

Ce système, mis en place au début des années 1970 et administré par la Commission du blé, fonctionne très bien.

Plus loin, M. Jarvis nous dit:

Je vais être plus précis. Nous craignons fort que, avec la création d'un office du transport du grain par le projet de loi C-155 et en vertu de l'article 97(b) de la Loi sur les grains du Canada, deux nouveaux pouvoirs pourraient facilement être transférés, par un décret du conseil, de la Commission canadienne du blé à cet office à une date future. Ces pouvoirs pourraient comprendre ceux que la Commission possède actuellement en vertu de l'article 21(k) de la Loi sur la Commission canadienne du blé et qui permettent à la Commission de faire fonctionner le système de l'expédition en vrac.

D'autres témoins, monsieur le président, les représentants élus des producteurs céréaliers qui siègent au Comité consultatif de la Commission canadienne du blé nous ont dit:

Nous savons maintenant que nous avons fait une erreur en appuyant la nouvelle agence . . .

. . . ils parlaient de l'agence qui existe à l'heure actuelle . . .

. . . parce que nous aurions dû nous rendre compte que toute nouvelle agence ne se contenterait pas de répartir simplement les wagons, mais chercherait plutôt à étendre ses pouvoirs. Nous devons faire face aujourd'hui à la possibilité réelle que cette agence ou une nouvelle . . .

. . . c'est-à-dire l'administrateur de l'Office du transport du grain qui est assimilé comme on lit au paragraphe 13(3) à un organisme fédéral . . .

Nous devons faire face aujourd'hui à la possibilité réelle que cette agence, ou une nouvelle agence aux pouvoirs étendus ayant un administrateur puissant, retire ses pouvoirs à la Commission et nuise inévitablement à ses efforts de vente.

Enfin, monsieur le président, j'aimerais citer un témoin que le Comité a refusé d'inviter parce qu'il aurait dû interrompre son étude article par article du projet de loi. Nous avons tous maintenant une copie du mémoire de M. Gibbings; j'en citerai un extrait et j'espère que le Comité acceptera plus tard d'annexer ce mémoire à notre fascicule, comme nous l'avons fait pour d'autres.

Le président: Monsieur Benjamin, rappelez-vous que le Comité a bien invité M. Gibbings et qu'il n'a pas pu venir à l'époque.

M. Benjamin: En effet, mais le Comité a refusé d'interrompre son étude article par article pour entendre plus tard le témoignage de M. Gibbings.

Le président: J'aimerais également dire que c'est probablement la cinquième fois que vous faites cette réflexion sur la décision du Comité. J'espère que vous ne le ferez plus pendant les séances.

M. Benjamin: J'aimerais citer M. Gibbings: c'est un homme qui a siégé au conseil de la Commission canadienne du blé

[Texte]

at pleasure, during pleasure, whatever you want to call it—good behaviour to the age of 70. I do not think he is even 70 yet. I quote Mr. Gibbings:

As this committee has been told before, it is imperative that grain sales and grain transportation not be separated. The Canadian Wheat Board must be able to arrange transportation of its own product or it cannot fulfil its obligations to western grain producers or their customers overseas. The board's marketing success depends on its ability to make day-by-day or even hour-by-hour decisions on grain movement. Its flexibility must not be compromised.

Mr. Gibbings goes on later on:

We have a group of individuals in the Grain Transportation Authority and in Transport Canada whose abstract economic principles tell them that the grain industry has gone the wrong way over the past 100 years. They want to see the transportation system in a certain configuration and they expect farmers, the grain companies, the wheat board and the wheat board's customers to adjust to accommodate it.

Mr. Gibbings concludes by saying:

I suggest the reverse approach be taken. Let the transportation system develop to meet the needs of the people who are using it. That is the approach that makes real economic sense, and the government should allow it to proceed by keeping bureaucracy out of the grain business. The government has repeatedly stated that it will not remove existing responsibilities of the Canadian Wheat Board; yet it proposed to open the door to do so with the expanded Grain Transportation Administrator provided for in Bill C-155.

• 2025

If the government is sincere, why does it not demonstrate this by eliminating the new agency, thereby firmly locking the door on the possibility of the board's effectiveness being eroded at the whim of individuals who are not responsible to grain producers or their customers.

Mr. Chairman, as you are perfectly aware, and so are my colleagues on the committee, one of the reasons for our determination to stop this bill, or to get the government to agree to make the kinds of changes in it, was the weakening of the ability of the Canadian Wheat Board and the authority of the Canadian Wheat Board. The Grain Transportation Administrator . . .

Mr. Mayer: Where is your Wheat Board critic? Why is he not here then?

The Chairman: Order, Mr. Mayer.

Mr. Mayer: Why do you not get your Wheat Board critic here?

The Chairman: Mr. Mayer, order.

Mr. Mayer: Well, I am just telling him, Mr. Chairman, that it is obvious . . .

[Traduction]

pendant de nombreuses années, à titre amovible jusqu'à l'âge de 70 ans. Je ne crois pas qu'il ait déjà 70 ans. Je cite M. Gibbings:

Comme le Comité se l'est déjà fait dire, il est primordial que les fonctions de vente et de transport des céréales ne soient pas séparées. La Commission canadienne du blé doit être capable de prendre les dispositions nécessaires visant le transport de ses produits sinon elle ne pourra pas remplir ses obligations envers les producteurs céréaliers de l'Ouest ni envers leurs clients étrangers. Les réussites de vente de la Commission dépendent de son aptitude à prendre des décisions ponctuelles sur le transport des céréales. Il ne faut pas nuire à cette souplesse.

M. M. Gibbings dit plus loin:

A l'administration des transports des céréales et au ministère des Transports du Canada, certaines personnes se fondent sur des principes économiques abstraits pour prétendre que l'industrie des céréales s'est trompée de route il y a 100 ans. Ils veulent donner une structure au réseau de transport et ils s'attendent à ce que les agriculteurs, les compagnies cérésières, la Commission canadienne du blé et ses clients s'adaptent à cette structure.

M. Gibbings finit en disant:

Je propose de prendre le parti contraire. Le réseau de transport doit se développer de façon à répondre aux besoins des usagers. Cette philosophie est la seule qui soit logique du point de vue économique, et le gouvernement devrait le reconnaître en retirant les fonctionnaires de l'industrie des céréales. À maintes reprises, le gouvernement a déclaré ne pas vouloir enlever aux attributions de la Commission canadienne du blé; or, il en donne précisément la possibilité à l'administrateur de l'Office du transport du grain prévu au projet de loi C-155.

Si le gouvernement est sincère, pourquoi ne le démontre-t-il pas en laissant tomber ce nouvel office, supprimant du même coup la possibilité d'une érosion de l'efficacité de la Commission au gré de personnes qui ne sont pas redevables devant les producteurs de grain ou leurs clients.

Monsieur le président, comme vous le savez parfaitement, ainsi que mes collègues dans ce Comité, une des raisons de notre détermination à bloquer ce projet de loi ou amener le gouvernement à accepter d'y apporter des changements est l'affaiblissement de la compétence et du pouvoir de la Commission canadienne du blé. L'administrateur de l'Office du transport du grain . . .

M. Mayer: Où est donc votre critique de la Commission? Pourquoi n'est-il pas ici alors?

Le président: À l'ordre, monsieur Mayer.

M. Mayer: Pourquoi n'avez-vous pas amené votre critique de la Commission canadienne du blé?

Le président: Monsieur Mayer, à l'ordre.

M. Mayer: Je ne fais que lui dire, monsieur le président, qu'il est évident . . .

[Text]

The Chairman: Order.

Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: I have made no remarks whatsoever whenever Conservative members of this committee, or Liberal members of this committee, were not able to be here because of a convention or a caucus, or whatever, and I expect the same kind of courtesy . . .

Mr. Mayer: You have been here all by yourself for the last three weeks.

Mr. Benjamin: I expect the same kind of courtesy from my colleagues.

Mr. Chairman, my amendment proposes that the administrator is for all purposes an employee of the Canadian Wheat Board. The Canadian Wheat Board is an agency of the Government of Canada, and therefore the administrator will function within an agency of the Government of Canada. This falls in line with not only the worries, concerns and requests of the Canadian Wheat Board, the popularly elected members by grain producers of the Canadian Wheat Board Advisory Committee, but a prominent, thoroughly respected name in western Canada in the grain industry and in the Canadian Wheat Board, one Charles Gibbings.

I want to submit, Mr. Chairman, that any effort by the government, or by the government in concert with the Official Opposition, to allow this diminution, this attack upon orderly marketing and the work of the Canadian Wheat Board, cannot be allowed to happen in this bill. If there is any one agency of the government in western Canada that stands in extremely high opinion of the vast majority of people out west, even those who do not farm, it is the Wheat Board. And even though there are criticisms about details of Wheat Board operations from time to time from different sides, there is no question that the status and the standing of the Canadian Wheat Board and the principle of orderly marketing, and who should have the jurisdiction that would apply to a grain transportation administrator, must be under the agency of the Canadian Wheat Board.

The Chairman: Thank you . . .

Mr. Benjamin: My amendment does not do violence to the intent of the government's legislation. It enhances; and it certainly maintains and might possibly, in minor ways, enhance the jurisdiction of the Canadian Wheat Board. But the essential point is that the Canadian Wheat Board must have control over the sales and the shipping of its product on behalf of grain producers and the grain producers' customers. There surely cannot be any doubt or question about that.

I plead with the committee that this is an important clause of the bill. I plead with the committee to accept this in the context in which I put it. It has nothing to do with any particular ideology, it has to do with the facts of life of grain sales and shipments in western Canada and the benefits to grain producers under the authorities of the Canadian Wheat Board as an agency of the Government of Canada. I beg the

[Translation]

Le président: À l'ordre.

Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Je n'ai jamais émis de commentaire lorsque des membres conservateurs ou libéraux du présent Comité n'étaient pas en mesure de siéger à cause d'un congrès ou d'une réunion du caucus ou d'une raison quelconque et je m'attendrais à la même courtoisie . . .

M. Mayer: Vous êtes ici tout seul depuis trois semaines.

M. Benjamin: . . . je m'attendrais à la même courtoisie de la part de mes collègues.

Monsieur le président, mon amendement pose qu'à toutes fins pratiques, l'administrateur est un employé de la Commission canadienne du blé. La Commission canadienne du blé est un organisme du gouvernement du Canada et par conséquent l'administrateur travaillera au sein d'un organisme du gouvernement du Canada. Cela répond non seulement aux inquiétudes et aux demandes de la Commission canadienne du blé, des membres élus au suffrage populaire par les producteurs de grain à la Commission canadienne du blé, mais également à celles d'un citoyen de l'Ouest canadien éminemment respecté dans l'industrie canadienne et auprès de la Commission canadienne du blé, j'ai nommé M. Charles Gibbings.

Je soutiendrais, monsieur le président, qu'il serait inadmissible qu'avec ce projet de loi, le gouvernement, ou le gouvernement de concert avec l'opposition, puisse procéder à une telle attaque sur les activités et la commercialisation ordonnée de la Commission canadienne du blé. S'il y a un organisme du gouvernement qui set universellement respecté par la très grande majorité des gens de l'Ouest, même ceux qui ne sont pas agriculteurs, c'est bien la Commission canadienne du blé. Bien que l'on entende de part et d'autre des critiques à l'occasion sur des détails du fonctionnement de la Commission, il n'y a aucun doute quant au statut et à la réputation de la Commission canadienne du blé et au principe d'une commercialisation ordonnée et celui qui détiendra le pouvoir qui reviendrait à un administrateur du transport du grain doit relever de la Commission canadienne du blé.

Le président: Merci . . .

M. Benjamin: Mon amendement ne va pas à l'encontre de l'esprit de la mesure législative présentée par le gouvernement. Il le soutient et il préserve certainement et pourrait même légèrement améliorer la juridiction de la Commission canadienne du blé. Mais le point essentiel, c'est que la Commission canadienne du blé doit détenir le contrôle de la vente et de l'expédition de son produit au nom des producteurs de grain et de leurs clients. Il n'y a sûrement aucun doute à ce sujet.

Je conjure le Comité d'admettre qu'il s'agit là d'un article important du projet de loi. Je conjure le Comité d'accepter cet amendement dans le contexte dans lequel je le présente. Il n'y a aucune considération idéologique, il s'agit tout simplement de la situation concrète dans la vente et l'expédition du grain de l'Ouest canadien et des avantages que retirent les producteurs de grain de la juridiction exercée par la Commission

[Texte]

members of this committee to accept this amendment as a crucial part of what needs to be maintained in western Canada.

Thank you, Mr. Chairman.

• 2030

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin. Question? Mr. McKnight.

Mr. McKnight: Thank you, Mr. Chairman.

In starting my remarks in regard to Mr. Benjamin's amendment, I think there will be an appropriate time and I think we in this party will, at the appropriate place in this bill, be able to move an amendment that would accomplish everything that he desires. Our colleagues who preceded us established the Canadian Wheat Board and I do not think you will see any member of this party doing anything that would remove that respect and responsibility and, indeed, encumber the Canadian Wheat Board in the job they do in the best interests of the producers in Saskatchewan, Alberta, Manitoba and, indeed, the whole Wheat Board district.

As some members of the committee know, back in early 1979 I was part of a committee that travelled western Canada extensively to establish the Senior Grain Transportation Coordinator. We met with the pools in Saskatchewan, Alberta and Manitoba. We met with the private trade. We met with the Canadian Wheat Board on several occasions. We met with the Canadian Grain Commission. We met with the railroads. We met with just about every player in the industry that we could meet with. At that time what was evident to us, and evident to those people with whom we discussed it, was the necessity of having a grain transportation co-ordinator. Out of that has evolved a case study or history that we can look back on.

Mr. Benjamin, in his statements to the committee, used some quotes from different witnesses who have appeared before this committee, Mr. Chairman, and I would just like to read briefly from some statements that have been made to this committee, one by the Grain Transportation Authority:

Throughout the Gilson and post-Gilson assessments there was never any serious question raised as to the continuing need for a body to allocate cars between users, and to co-ordinate overall movement.

Mr. Chairman, that was there in 1979, it is there now, that necessity. Under the full attention that my honourable colleague from Vegreville, in his responsibilities at that time,

[Traduction]

canadienne du blé à titre d'organisme du gouvernement canadien. Je supplie les membres du présent Comité d'accepter cet amendement à dans le contexte dans lequel je le présente. Il n'y a aucune considération idéologique, il s'agit tout simplement de la situation concrète dans la vente et l'expédition du grain de l'Ouest canadien et des avantages que retirent les producteurs de grain de la juridiction exercée par la Commission canadienne du blé à titre d'organisme du gouvernement canadien. Je supplie les membres du présent Comité d'accepter cet amendement à titre d'élément crucial de ce qu'il faut préserver dans l'Ouest canadien.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Benjamin. Des questions? Monsieur McKnight.

M. McKnight: Merci, monsieur le président.

En ce qui a trait à l'amendement de M. Benjamin, j'aimerais commencer en disant qu'il viendra un moment et une occasion appropriés où je crois que nous, de notre parti, serons en mesure de proposer un amendement qui accomplira tout ce qu'il désire. Nos collègues qui nous ont précédé ont créé la Commission canadienne du blé et je ne crois pas qu'aucun membre de notre parti fasse quoi que ce soit pour éliminer ce respect et cette responsabilité ou même nuire au travail qu'accomplit la Commission canadienne du blé au mieux des intérêts des producteurs de la Saskatchewan, de l'Alberta, du Manitoba et en fait de toute la juridiction de la Commission.

Comme le savent certains membres du Comité, en 1979, je faisais partie d'un comité qui a visité en long et en large l'Ouest canadien en vue de créer la fonction de coordinateur supérieur du transport du grain. Nous avons rencontré les syndicats du blé de la Saskatchewan, de l'Alberta et du Manitoba. Nous avons rencontré les entrepreneurs du secteur privé. Nous avons rencontré à plusieurs reprises la Commission canadienne du blé. Nous avons rencontré la Commission canadienne des grains. Nous avons rencontré les sociétés ferroviaires. Nous avons rencontré à peu près tous les intervenants de cette industrie que nous avons pu rejoindre. À cette époque, il était évident, tant pour nous que pour les gens avec qui nous en avons discuté, qu'il était nécessaire de nommer un coordinateur du transport du grain. Ces antécédents nous donnent matière à étude.

M. Benjamin, dans ses déclarations au Comité, a cité divers témoins ayant comparu devant le présent Comité, monsieur le président, et j'aimerais brièvement citer quelques déclarations devant le présent Comité, dont celle du représentant de la Division du transport du grain:

qui déclarait que dans le rapport Gilson et les évaluations subséquentes, personne n'avait sérieusement mis en doute la nécessité constante d'un organisme de répartition des wagons parmi les utilisateurs et de coordination du mouvement global.

Monsieur le président, cela existait en 1979 et cette nécessité existe toujours. Dans le contexte de l'importance primordiale que mon honorable collègue de Vegreville, dans ses fonctions

[Text]

placed on the urgency of the movement of grain and the necessity to get it on track, there was the rationale that there was not a statute for the transportation commissioner or the authority. It was a matter of making grain move, rather than putting in place legislation, which would take considerable time, as we have found with this bill.

I would like to quote again from the submission made to this committee by the Grain Transportation Authority:

(a) having the necessary stature to deal with transportation issues on equal footing with all participants,

Mr. Chairman, that is so important. It was important in 1979, it has been important every day since that, in order to facilitate the movement of grain, to remove conflicts, to remove innuendo and harmonize things in the best interests of the producers, there be an independent body. In my view and in the view of several people, we look at the co-ordinator as an independent body. Indeed, it is the view of the present co-ordinator, in the brief submitted to this committee, that:

These findings clearly recognized the importance of the co-ordinating function and endorsed the creation of a separate or neutral body such as the existing GTA.

Mr. Chairman, we heard Mr. Jarvis in this committee when he was questioned by Mr. Mazankowski, who asked:

Do you feel it was a mistake to establish a grain transportation agency?

Mr. Jarvis replied:

We have said in the brief that we find, in relating to the Grain Transportation Agency and the prime function that it plays, and that is splitting the rail car fleet, the available fleet, between board and non-board grains and among the companies for non-board grains, that this has not been cumbersome and it has worked, as far as we are concerned. What we wanted to underline here is that if there is any contemplation to transfer more power from the Wheat Board to that body, then, of course, we would be opposed to its existence.

There again, Mr. Chairman, Mr. Benjamin, I do not disagree.

• 2035

If that was contemplated in the bill, and if we as a party cannot put forward proper amendments to be sure that that does not happen, we will have given up some of the responsibility that our electorate have encumbered us with.

Mr. Chairman, when it comes, again, to the concern that this administrator be the arm of the minister in the responsibility of providing an area that all players in the system, from the elevator companies to the railroads, to the trucking industry, and indeed, to the most important part, the primary producer—this administrator must be a neutral person, and he

[Translation]

d'alors, accordait au caractère vital du transport du grain et de la nécessité de l'amener sur les voies, tout cela découlait de l'absence de mesures législatives consacrant l'office d'un commissaire ou d'une autorité du transport. Il s'agissait de transporter du grain et non d'adopter une mesure législativ législative, ce qui prend beaucoup de temps, comme on le voit avec le présent projet de loi.

J'aimerais citer à nouveau l'intervention du représentant de la Division du transport du grain qui déclarait devant le présent Comité:

(a) qu'il fallait un organisme ayant l'envergure nécessaire pour traiter des questions de transport sur un pied d'égalité avec tous les participants.

Monsieur le président, cette question est d'une grande importance. Elle l'était en 1979 et elle l'est restée, afin de faciliter le transport du grain, de supprimer les conflits, de clarifier la situation et d'harmoniser la situation au mieux des intérêts des producteurs et c'est pourquoi il faut un organisme indépendant. Selon moi, et plusieurs pensent de même, l'office du coordinateur doit être indépendant. En fait, c'est l'avis du coordinateur actuel qui, dans son mémoire au présent Comité, déclarait:

que ces conclusions révélaient clairement l'importance de la fonction de coordination et militaient en faveur de la création d'un organisme neutre ou distinct comme l'actuelle Division du transport du grain.

Monsieur le président, nous avons entendu M. Jarvis devant ce Comité lorsque M. Mazankowski lui demandait:

s'il estimait que c'était une erreur de créer un office de transport du grain.

M. Jarvis avait répondu:

que dans leur mémoire, ils avaient conclu qu'à l'égard de l'Office de transport du grain et de sa fonction première, qui est de répartir la flotte de wagons disponibles entre le grain régi par la Commission et celui qui ne l'est pas et parmi les entreprises pour le grain non régi par la Commission, qu'à cet égard donc, il n'y avait pas de gros problèmes et que tout fonctionnait bien, en ce qui les touchait. Ce que nous voulons souligner ici, c'est que s'il est jamais question de transférer des pouvoirs de la Commission canadienne du blé à cet organisme, alors nous nous opposerons évidemment à son existence.

Là encore, monsieur le président, monsieur Benjamin, je ne m'y objecte pas.

Si tel est le but du projet de loi, et si nous, en tant que parti, ne pouvons présenter les amendements voulus pour nous assurer que cela ne se produise pas, nous manquerons à certaines responsabilités que nous a confiées notre électeurat.

Monsieur le président, je le répète, puisque l'administrateur est une extension du ministre chargé de veiller aux intérêts de tous les participants du système, depuis les entreprises d'élevateurs jusqu'aux chemins de fer, en passant par l'industrie du camionnage et en fait par l'élément le plus important du système, c'est-à-dire le producteur, l'administrateur doit

[Texte]

must not be an employee of any other government agency. If the government agency concerned, the Canadian Wheat Board, wishes to have an employee, they have in fact, Mr. Chairman, that employee there now, or someone of his type, but he does not have the stature, the authority, or the legislative statutes to provide the same function.

Therefore, Mr. Chairman, I will be voting against Mr. Benjamin's amendment. Mr. Benjamin will be able to support an amendment put forward by our party at a later date that will achieve the protection of the responsibilities and the rights and indeed the rights of the producers through the Canadian Wheat Board, and at the same time we will have an administrator who would be a neutral body and who would have the ability to function within the system for the betterment of the grain producers.

The Chairman: Thank you, Mr. McKnight.

Mr. Neil.

Mr. Neil: Yes, Mr. Chairman.

I listened with interest to Mr. Benjamin. I have had an opportunity to examine submission through our committee by the three prairie pools, and under "Grain Transportation Agency Administrator" they say in the first paragraph:

The pools accept the formal establishment of a Grain Transportation Agency Administrator with co-ordinating functions and powers.

The pools allege that they represent some 150,000 grain producers, and these three organizations were three of the number of groups who were part of the Gilson process. I would like to ask Mr. Kroeger whether or not any real concern was expressed in the Gilson proceedings about the setting up of a grain transportation agency administrator, or whether or not all the participants were unanimous in the concept of setting one up.

Mr. Kroeger: It is my understanding that the statement read by Mr. McKnight a few minutes ago from the GTA's brief is entirely accurate: there was no serious dissent from the proposition that an agency of this kind was needed.

Mr. Neil: Thank you very much.

The Chairman: Thank you, Mr. Neil.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman—what do you mean by "serious dissent"? The Canadian Wheat Board itself, the Canadian Wheat Board Advisory Committee, Mr. Gibbings, the National Farmers Union . . . and I believe if Mr. Neil will read further on, in various and sundry wheat pool submissions they make no bones about it that no weakening of the authority of the Canadian Wheat Board and that this matter of the . . .

Mr. McKnight: We agree with that.

Mr. Benjamin: —administrator being under, being an employee of, an agency of the Government of Canada, namely

[Traduction]

être indépendant et il ne doit pas être un employé d'un autre organisme du gouvernement. Si l'organisme gouvernemental, la Commission canadienne du blé en l'occurrence, souhaite avoir un employé, je vous dis, monsieur le président, qu'elle l'a déjà, qu'elle possède déjà quelqu'un de cette nature mais qui n'a cependant pas ni la stature, ni l'autorité ni les pouvoirs législatifs voulus pour remplir la fonction d'administrateur.

En conséquence, monsieur le président, je voterai contre l'amendement de M. Benjamin. M. Benjamin pourra appuyer un amendement que présentera notre parti plus tard et qui visera à protéger les responsabilités et les droits, je dis bien les droits des producteurs par l'intermédiaire de la Commission canadienne du blé, et en même temps, nous aurons un administrateur qui sera un élément indépendant capable de remplir ses fonctions dans le système pour le mieux être des producteurs de grain.

Le président: Merci, monsieur McKnight.

Monsieur Neil.

M. Neil: Oui, monsieur le président.

J'ai écouté avec intérêt les propos de M. Benjamin. J'ai eu l'occasion d'examiner le mémoire que nous ont présenté les trois coopératives des Prairies et, sous la rubrique «administrateur de l'Office du transport du grain» on dit au premier paragraphe:

Les coopératives acceptent l'établissement officiel d'un poste d'administrateur de l'Office de transport du grain chargé de fonctions de coordination et investi de certains pouvoirs.

Les coopératives disent qu'elles représentent quelque 150,000 producteurs de grain, et ces trois organismes étaient de ceux qui ont participé aux travaux de la Commission Gilson. J'aimerais que M. Kroeger nous dise si au cours des délibérations de la Commission Gilson, on a exprimé une inquiétude profonde au sujet de la création du poste d'administrateur de l'Office du transport du grain, ou si tous les participants étaient unanimement favorables à son établissement.

M. Kroeger: Je pense que la déclaration tirée du mémoire de l'Office du transport du grain, que nous a lue M. McKnight il y a quelques instants, est tout à fait exacte. En fait, il n'y a eu aucun désaccord profond sur la nécessité d'établir un tel office.

M. Neil: Merci beaucoup.

Le président: Merci, monsieur Neil.

M. Benjamin: Monsieur le président, qu'entendez-vous par «profond désaccord»? La Commission canadienne du blé elle-même, le comité consultatif de cette même commission, M. Gibbings, l'Union nationale des agriculteurs . . . et je pense que si M. Neil lit un peu plus loin, selon les mémoires des diverses coopératives, on ne veut absolument pas voir diminuer l'autorité de la Commission canadienne du blé, et cela revient . . .

M. McKnight: Nous sommes d'accord sur ce point.

M. Benjamin: . . . au fait que l'administrateur relève, ou est un employé d'un organisme du gouvernement canadien,

[Text]

the Canadian Wheat Board, fit in perfectly with what the position is of the three pools.

Mr. McKnight, I believe, said the GTA is an arm of the minister. Well, so is the Canadian Wheat Board an arm of the minister, as an agency of the Government of Canada. Why he wants to give the minister an extra arm is beyond me. One can only construe from the remarks of Mr. McKnight and Mr. Neil that they agree with those who want to lessen and weaken the powers and the abilities of the Canadian Wheat Board. One can conclude nothing else.

If Mr. McKnight and Mr. Neil and others have amendments later on in the bill, helping to preserve the powers of the Canadian Wheat Board, or extend them, I will be happy to support them. But my amendment, Mr. Chairman, starts right at square one. It leaves no doubt whatsoever about the authority of the Canadian Wheat Board.

• 2040

It makes the administrator an employee of the Canadian Wheat Board. He will be paid accordingly, the same as he would be if he was a separate agency himself. The funds will be provided by the Government of Canada because he will be in effect an employee of the Ministry of Transport. He will get some kind of pay according to some SX category, or whatever. The point is that instead of four agencies of the Government of Canada involved in the transportation, shipping, storage and handling of grain, there will only be three.

That is why I said at the outset about reducing confusion and overlapping. Surely that should be one of the objectives of all members of this committee. If the government and the Official Opposition want to persist in this attack upon the ability of the Canadian Wheat Board so be it. But they will rue the day, and I beg them again to reconsider and support my amendment.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin. Question.

Mr. Benjamin: I request a recorded vote, Mr. Chairman.

The Chairman: All righty.

Amendment negatived: yeas, 1; nays 7.

The Chairman: Now we have an amendment proposed by Mr. Dubois.

M. Dubois: Monsieur le président, je propose que le paragraphe 13.(3) du projet de loi C-155 soit modifié en substituant les lignes 33 et 34, page 6, par ce qui suit:

Assimilation

(3) L'administrateur est, à toutes fins utiles, *réputé être* un organisme fédéral.

C'est pour répondre à M. Mazankowski à savoir: l'administrateur peut-il être considéré comme une agence, comme une corporation de la Couronne ou autre. Au point de vue techni-

[Translation]

notamment de la Commission canadienne du blé, ce qui cadre parfaitement avec la position des trois coopératives.

Je pense que M. McKnight a dit que l'Office de transport du grain est une extension du ministre. Eh bien, il en est de même pour la Commission canadienne du blé, qui est une extension du ministre, un organisme du gouvernement canadien. Je ne comprends pas pourquoi il voudrait étendre davantage le pouvoir du ministre. D'après les remarques de MM. McKnight et Neil, on peut déduire qu'ils sont d'accord avec ceux qui veulent réduire et affaiblir les pouvoirs de la Commission canadienne du blé. C'est la seule conclusion valable.

Si MM. McKnight, Neil et d'autres ont des amendements à proposer plus tard visant à préserver ou à étendre les pouvoirs de la Commission canadienne du blé, je les appuierai volontiers. Mais, monsieur le président, mon amendement est un amendement de base. Il ne laisse aucun doute quant à l'autorité de la Commission canadienne du blé.

Mon amendement fait de l'administrateur un employé de la Commission canadienne du blé. Il sera rémunéré en conséquence, de la même façon que s'il constituait un organisme distinct. Les fonds proviendront du gouvernement du Canada, parce qu'il sera effectivement un employé du ministère des Transports. Son salaire sera celui du titulaire d'un poste de catégorie SX. Plutôt que d'avoir quatre organismes du gouvernement canadien chargés du transport, de l'expédition, de l'entreposage et de la manutention du grain, il n'y en aura que trois.

C'est pourquoi j'ai parlé au début de réduire la confusion et le recoupement. Cela devrait être l'un des objectifs de tous les membres du Comité. Si le gouvernement et l'opposition officielle veulent continuer à s'attaquer à l'autorité de la Commission canadienne du blé, qu'ils le fassent. Mais ils le regretteront, et je les implore encore une fois d'y réfléchir et d'appuyer mon amendement.

Le président: Merci, monsieur Benjamin. L'amendement est mis aux voix.

M. Benjamin: Je demande un vote enregistré, monsieur le président.

Le président: Très bien.

L'amendement est rejeté: 1 pour, 7 contre.

Le président: Nous avons maintenant un amendement proposé par M. Dubois.

Mr. Dubois: Mr. Chairman, I propose that Clause 13.3 of Bill C-155 be amended by striking out line 37 on page 6 and substituting the following:

Agency

(3) The administrator is, for all purposes, deemed to be an agency of the Government of Canada.

That is in response to Mr. Mazankowski's question whether or not the administrator can be considered as an agency, as a Crown corporation or other organization. On the technical and legal aspects, could we have Mr. Lefebvre's comments?

[Texte]

que, juridique, peut-être pourrait-on avoir les commentaires de M. Lefebvre.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I would appreciate an elaboration from Mr. Thompson and Mr. Lefebvre.

The Chairman: Let me put the motion on the table: that Clause 13.(3) of Bill C-155 be amended by striking out line 37 on page 6 and substituting the following: "deemed to be an agency of the Government of Canada".

Mr. Lefebvre.

Mr. D. Lefebvre: Mr. Chairman, it is strictly grammatical or a change resulting to improve the syntax. An administrator, we would say, is an agent; in order to say that it is an agency we must say "it is deemed to be an agency", rather than saying "is an agent". That is the purpose of the amendment.

The Chairman: Thank you. Question.

Mr. Benjamin: We need another agency like a hole in the head.

The Chairman: Shall Clause 13 as amended carry?

• 2045

Mr. Benjamin: A recorded vote, please.

Clause 13 as amended agreed to; yeas 7, nays 1.

The Chairman: I now call Clause 14.

On Clause 14

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, Mr. Kroeger, do you have any kind of a structure that you would envision in the office of the administrator? In other words, would there be a deputy administrator or a vice-administrator to fulfill the role of the administrator if he was absent or out of town or incapacitated for any period of time? I guess really what the committee should know is how do you envision the structure? Do you have any kind of a corporate plan or corporate structure that has been established that you would envision in this whole operation?

Mr. Kroeger: The administrator himself or herself should have quite a lot to say about the exact corporate structure. Any executive needs to have an organization that he finds comfortable and congenial to work with. The intent here simply is to ensure that when the administrator is on leave, travelling elsewhere on business, incapacitated by illness or whatever, that there would be a senior official who might very well be a clear number two, a deputy to the administrator, who could perform these functions. But we are not attempting at this point to prejudge the exact form of the administration because the administrator should have a major voice in determining what that organization should be.

Mr. Mazankowski: How did the current acting administrator become *de facto* administrator? Is that just a decision that was made by the minister himself?

[Traduction]

M. Mazankowski: Monsieur le président, j'aimerais une explication de la part de M. Thompson et de M. Lefebvre.

Le président: Permettez-moi de mettre la motion en délibéré: Que le paragraphe 13.(3) du bill C-155 soit modifié par la suppression des lignes 33 et 34, à la page 6, et leur remplacement par ce qui suit: 'l'administrateur est, à toutes fins utiles, réputé être un organisme fédéral'.

Monsieur Lefebvre.

M. D. Lefebvre: Monsieur le président, il s'agit strictement d'une modification d'ordre grammatical ou syntaxique. Nous dirions qu'un administrateur est un agent; mais pour dire qu'il est un organisme, nous devons dire qu'il est 'réputé être un organisme', plutôt que dire qu'il 'est un agent'. Voilà le but de l'amendement.

Le président: Merci. L'amendement est mis aux voix.

M. Benjamin: Nous avons besoin d'un autre organisme comme d'un sixième doigt de la main.

Le président: L'article 13, modifié, est-il adopté?

M. Benjamin: Un vote nominatif, s'il vous plaît.

L'article 13 modifié est adopté: 7 pour, 1 contre.

Le président: Je mets maintenant l'article 14 en délibération.

Article 14.

M. Mazankowski: Monsieur le président, monsieur Kroeger, avez-vous à l'esprit une sorte de structure pour le bureau de l'administrateur? En d'autres termes, y aurait-il un administrateur adjoint ou un vice-administrateur pour remplir le rôle de l'administrateur en cas d'absence, de déplacement dans une autre ville ou d'empêchement pour une période donnée? Ce que le Comité devrait savoir, c'est ce que vous envisagez comme structure du bureau de l'administrateur? Avez-vous un plan ou une structure générale d'établie pour l'organisation de ce bureau?

M. Kroeger: L'administrateur devrait avoir son mot à dire quant à l'organisation de son bureau. Tout administrateur a besoin d'une organisation qui lui plaise et qui facilite son travail. Le but de cet article est simplement d'assurer que, lorsque l'administrateur est en vacances, lorsqu'il doit se déplacer pour affaires, lorsqu'il doit s'absenter pour raison de santé ou autre, il y ait un fonctionnaire supérieur, par exemple un adjoint, qui remplisse ses fonctions. Mais nous ne tentons aucunement ici de préjuger de la structure exacte de l'administration parce que l'administrateur devrait avoir un mot déterminant dans l'organisation de son bureau.

M. Mazankowski: Comment l'actuel administrateur suppléant est-il devenu administrateur en titre? Cela tient-il simplement à une décision du ministre?

[Text]

Mr. Kroeger: I think he was next in seniority when the other vacancies occurred, Mr. Chairman. But perhaps Mike Farquhar can comment on that.

The Chairman: Mr. Farquhar.

Mr. Mike Farquhar (Director General, Railway and Grain Transportation, Transport Canada): He was in place as deputy to the acting co-ordinator at the time and when the acting co-ordinator left, he was appointed by Governor in Council.

The Chairman: Question?

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I have a question. Mr. Kroeger, in the latter part of Clause 14...

... but no person so authorized has authority to act as the administrator for a period exceeding six months without the approval of the Governor in Council.

Does that not mean that the Governor in Council could, every six months, extend the functioning of any person to exercise those powers; that the Governor in Council if it chose not to make a permanent appointment under terms of the legislation, could just every six months keep on, in the absence or incapacity of the administrator, authorizing such persons?

Mr. Kroeger: I do not think he would have to do it every six months. The Governor in Council could do it once, and that appointment would then hold until such time as a new administrator was appointed. That type of step would only be taken if there were rather special reasons.

• 2050

Ordinarily, the Governor in Council might as well confirm the position of administrator the person who had been acting administrator. But I suppose circumstances could arise in which a prolonged period with an acting appointment might be necessary.

Mr. Benjamin: If what you say is correct, you could do it with one appointment. Then why do you need the words, you know, someone to act, to authorize any person to exercise powers, perform the duties and functions of the administrator? If what you say is correct, why do you need the words:

... but no person so authorized has authority to act as the Administrator for a period exceeding six months without the approval of the Governor in Council.

Mr. Kroeger: The first part of the clause is rather a straightforward administrative arrangement based on the premise that the administrator is going to be away from the office some time or other and someone needs authority to act for him. If that were to go on for more than six months, one would have a situation that warranted the attention of the Governor in Council as to what was to be done...

Mr. Benjamin: As compared to the minister.

Mr. Kroeger: That is correct.

Mr. Benjamin: Okay.

[Translation]

M. Kroeger: Je pense qu'il était le prochain sur la liste d'ancienneté lorsque le poste d'administrateur a été laissé vacant, monsieur le président. M. Mike Farquhar a peut-être des précisions à apporter là-dessus.

Le président: Monsieur Jarquhar.

M. Mike Farquhar (directeur général, Chemins de fer et transport du grain, Transport Canada): Il occupait déjà le poste d'adjoint au coordonnateur suppléant; lorsque ce dernier est parti, il a été nommé à ce poste par le gouverneur en conseil.

Le président: Le vote?

M. Benajmin: Monsieur le président, j'ai une question. Monsieur Kroeger, dans la dernière partie de l'article 14...

... le ministre peut autoriser une autre personne à assurer l'intérim pendant un maximum de six mois, sauf prolongation approuvée par le gouverneur en conseil.

Cela veut-il dire que le gouverneur en conseil pourrait, tous les six mois, prolonger le mandat de toute personne chargée d'exercer ces pouvoirs, que le gouverneur en conseil pourrait choisir de ne pas nommer de remplaçant permanent aux termes de la loi et simplement de renouveler tous les six mois le mandat de l'administrateur adjoint en l'absence de l'administrateur?

M. Kroeger: Je ne crois pas qu'il soit obligé de le faire tous les six mois. Le Gouverneur en conseil peut le faire une fois, et cette nomination demeurerait alors en vigueur jusqu'à ce qu'un nouvel administrateur soit nommé. Ce genre de mesure ne s'appliquerait que pour des raisons plutôt spéciales.

Normalement, le Gouverneur en conseil ferait aussi bien de confirmer la personne qui a agi à titre intérimaire dans le poste d'administrateur. Mais je suppose que des circonstances peuvent surgir où une nomination par intérim peut être nécessaire pour une période prolongée.

M. Benjamin: Si ce que vous dites est juste, vous pourriez le faire avec une nomination. Alors pourquoi avoir besoin des mots, comme quelqu'un pour agir, pour autoriser une autre personne à assurer l'intérim, exercer les fonctions de l'administrateur? Si ce que vous dites est juste, pourquoi avez-vous besoin des mots:

... aucune autre personne ne peut assurer l'intérim pendant un maximum de six mois, sauf prolongation approuvée par le Gouverneur en conseil.

M. Kroeger: La première partie de la phrase est plutôt un simple arrangement administratif fondé sur l'hypothèse que l'administrateur devra s'absenter de son bureau de temps à autre et que quelqu'un doit assurer l'intérim pendant son absence. Si cette situation dure plus de six mois, elle mérite l'attention du Gouverneur en conseil pour déterminer ce qui doit être fait...

M. Benjamin: En comparaison avec le ministre.

M. Kroeger: C'est juste.

M. Benjamin: Très bien.

[Texte]

Mr. Kroeger: —as to whether to make a prolonged appointment, have an acting administrator or to appoint a new administrator, as the case might be.

Mr. Benjamin: And the Governor in Council though could do it every six months.

Mr. Kroeger: My reading of the clause is that the Governor in Council would only need to do it once. It is just that the minister cannot go beyond six months. At the end of that six months, the Governor in Council can appoint an acting administrator, and that goes on indefinitely.

Mr. Benjamin: Okay.

Clause 14 agreed to.

On Clause 15

Mr. Benjamin: I take it from Clause 15, that in spite of earlier discussions, that this will not necessarily be present employees of the Ministry of Transport; that the minister may make employees of the Department of Transport of those persons put forward by the administrator?

The Chairman: I have notice from Mr. Mazankowski that he has an amendment to move.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, the amendment that I propose is that Bill C-155 be amended on page 7, Clause 15, by deleting lines 4 to 10 and substituting the following thereto:

15. Such officers and employees as are necessary to assist the administrator in exercising his powers and performing his duties and functions under this Act shall be made available and shall be paid such remuneration as may be authorized by the Governor in Council.

That is consistent with the discussion that I had earlier with Mr. Kroeger, which clarifies the point that has been made. The appointments to the office of the administrator would not only be members and employees of the Department of Transport, but people outside as well, who had a special expertise and had an knowledge of the responsibilities and obligations the administrator was to discharge. I understand that really, in effect, what has happened heretofore is that that kind of flexibility has been provided. We have attempted to cover the legal aspects of this and hope that you will find, Mr. Chairman, the amendment is in order, and hopefully it will find acceptance with my fellow committee members.

• 2055

The Chairman: I will have to ask you two or three questions, Mr. Mazankowski, although maybe I will direct some of them to the officials. But first of all, your amendment says:

... shall be made available and shall be paid such remuneration as to be authorized by the Governor in Council.

Is that to be read as being made available by the Governor in Council, as well? Is that how they are going to be made available?

Mr. Mazankowski: No, not necessarily. They will be made available. The wording was somewhat struck in harmony with

[Traduction]

M. Kroeger: —soit pour faire une nomination prolongée, soit pour autoriser une autre personne à assurer l'intérim ou pour nommer un nouvel administrateur, selon le cas.

M. Benjamin: Et le Gouverneur en conseil cependant pourrait le faire tous les six mois.

M. Kroeger: À mon avis, la phrase veut dire que le Gouverneur en conseil n'aurait qu'à le faire une fois. C'est simplement que l'autorité du ministre ne dépasse pas six mois. À la fin des six mois, le Gouverneur en conseil peut nommer un administrateur intérimaire, et cela continue indéfiniment.

M. Benjamin: Très bien.

L'article 14 est adopté.

A l'article 15

M. Benjamin: Si je comprends bien l'article 15, en dépit de discussions antérieures, il ne s'agit pas, nécessairement, de personnes qui sont, présentement, à l'emploi du ministère des Transports; que le ministre peut nommer au ministère des Transports les personnes recommandées par l'administrateur?

Le président: J'ai été prévenu que M. Mazankowski a une modification à proposer.

M. Mazankowski: Monsieur le président, je propose que le projet de loi C-155 soit modifié à la page 7, Article 15, en supprimant les lignes 4 à 10 et en les remplaçant par les suivantes:

15. Pour permettre à l'administrateur de s'acquitter des fonctions que lui confère la présente loi, le personnel qu'il estime nécessaire à cette fin sera mis à sa disposition et sera rétribué ainsi que pourra l'autoriser le Gouverneur en conseil.

Cela est conforme à la discussion que j'ai eue plus tôt avec M. Kroeger qui éclaircit la remarque qui a été faite. Les nominations au bureau de l'administrateur seront non seulement des membres et des employés du ministère des Transports, mais aussi des personnes de l'extérieur qui ont des compétences spéciales et une connaissance des responsabilités et des engagements de l'administrateur. J'ai entendu dire que cette flexibilité existe déjà. Nous avons tenté de traiter les aspects légaux et nous espérons, monsieur le président, que vous trouverez la modification en règle, et nous espérons qu'elle sera acceptée par mes collègues du Comité.

Le président: J'aurai deux ou trois questions à vous poser, monsieur Mazankowski, quoique quelques-unes d'entre elles seront peut-être adressées aux fonctionnaires. Mais, premièrement, votre modification indique:

... sera mis à sa disposition et sera rétribué ainsi que pourra l'autoriser le Gouverneur en conseil.

Doit-on comprendre que le personnel sera mis à sa disposition par le Gouverneur en conseil aussi? Est-ce de cette manière qu'il sera mis à sa disposition?

M. Mazankowski: Non, pas nécessairement. Il sera mis à sa disposition. La terminologie était plutôt en accord avec la

[Text]

the existing clause and, if there is any difficulty in interpretation, it is merely accidental. What I am really saying is that the administrator will have the authority to undertake to engage such people as are necessary to assist him and to complement his needs; that they will be paid such remuneration as would be authorized by the Governor in Council.

The Chairman: Okay. A question to Mr. Kroeger, I guess. I am trying to determine, by the way, whether or not there is any additional expenditure from the Crown incurred by this amendment. I would like to ask Mr. Kroeger if Clause 15, in his opinion, as it is now written . . . well, it seems to me pretty clear that, as it is now written, the staff of the administrator will be employees of the Department of Transport. Is that from existing employees?

Mr. Kroeger: Not necessarily, Mr. Chairman; no. I explained earlier, in answer to a question, that in fact the present staff of the Grain Transportation Co-ordinator were hired from a variety of quarters but, because they have to be members of some department, they are members of the Department of Transport. I rather agree that Clause 15, as drafted, probably conveys a sense really of the opposite of what we are intending. I take Mr. Mazankowski's point. May I, Mr. Chairman, go on to comment on . . .

The Chairman: Yes sir.

Mr. Kroeger: —Mr. Mazankowski's amendment? Thank you. I take Mr. Mazankowski's point about the problems in Clause 15 as drafted. Although I would like to hear a little more discussion, I do not detect any sort of problem of substance in what he is proposing. The specific wording probably causes some difficulties. It gets into some very intricate areas of existing legislation. Just by way of example:

15. Such officers and employees . . . as are necessary . . .

—“necessary” in whose opinion? . . .

. . . to assist the Administrator . . .

shall be made available . . .

Made available by whom?

The Chairman: Exactly.

Mr. Kroeger: And finally, there is another question. I think it is difficult legally and procedurally to have this done by the Governor in Council. It would be more normal for it to be done by the Treasury Board.

And there are a lot of other questions which come up about the status of these people. Is the administrator designated as being what is called a “separate employer”. That has certain connotations related to collective bargaining? Do these people enjoy the protection of the Public Service Employment Act? There are a lot of questions left undefined. Perhaps after we have heard a little more discussion, members of the committee might want to consider whether or not officials could be allowed to go off and try to draft something that would fit with existing public service legislation and achieve Mr. Mazankowski's intent.

The Chairman: Just one more question, if I may. Of course, Clause 15 as it is now written makes no mention of payment,

[Translation]

phrase actuelle et les difficultés d'interprétation ne sont qu'un pur hasard. En réalité, ce que je dis est que l'administrateur aura l'autorité d'embaucher toutes les personnes dont il aura besoin pour l'aider et compléter son personnel; que ce personnel sera rétribué ainsi que pourra l'autoriser le Gouverneur en conseil.

Le président: Très bien. Une question pour M. Kroeger, je crois. Soit dit en passant, j'essaie de déterminer si oui ou non cette modification va occasionner des dépenses additionnelles à la Couronne. J'aimerais demander à M. Kroeger si, d'après lui, l'article 15, tel que présentement rédigé . . . bien il me semble assez clair que tel que présentement rédigé, le personnel de l'administrateur sera des employés du ministère des Transports. Sont-ils présentement, à l'emploi du ministère?

M. Kroeger: Pas nécessairement, monsieur le président; non. J'ai expliqué plus tôt, en réponse à une question, qu'en vérité le personnel actuel du Coordinateur du transport du grain de nombreux endroits, mais, parce qu'ils doivent faire partie d'un ministère, ils sont membres du ministère des Transports. Je suis plutôt d'accord que l'article 15, tel que rédigé, exprime probablement un sens contraire à celui que nous voulons exprimer. Je prends la remarque de M. Mazankowski. Monsieur le président, puis-je continuer et faire des commentaires sur . . .

Le président: Oui, monsieur.

M. Kroeger: La modification de M. Mazankowski? Merci. Je prends la remarque de M. Mazankowski sur les problèmes de l'article 15 tel que rédigé. Quoique j'aimerais entendre un peu plus de discussion, je ne discerne aucun problème de substance dans ce qu'il propose. La terminologie spécifique est probablement la cause de difficultés. Elle entre dans des domaines subtils de la loi actuelle. À titre d'exemples:

15. Le personnel . . . qu'il estime nécessaire

—«nécessaire» d'après quelle opinion?

. . . Pour permettre à l'administrateur . . .

met à sa disposition . . .

met à sa disposition par qui?

Le président: Exactement.

M. Kroeger: Et finalement, il y a une autre question. Je crois qu'il est difficile, pour des raisons légales et de procédure, de faire faire ce travail par le Gouverneur en conseil. Il serait plus normal que ce travail soit fait par le Conseil du Trésor.

Et il y a un grand nombre d'autres questions qui se posent au sujet du statut de ces personnes. L'administrateur est-il désigné «employeur à part»? Cela a certaines connotations concernant les négociations collectives. Ces personnes ont-elles la protection de la Loi sur l'emploi dans la Fonction publique? Il y a une foule de questions qui demeurent non définies. Peut-être qu'après avoir entendu un peu plus de discussions, les membres du Comité voudront considérer si oui ou non on pourrait permettre aux fonctionnaires d'essayer de rédiger quelque chose qui pourrait correspondre à la législation du service public actuel et atteindre le but de M. Mazankowski.

Le président: Seulement une autre question, si je peux. Naturellement, l'article 15 tel que présentement rédigé, ne

[Texte]

but I think it is fair to assume that one is not going to expect them to work out of the goodness of their hearts. So, it seems to me an implied payment is present there.

Mr. Kroeger: Just as there would be in Clause 15 as drafted, Mr. Chairman; yes.

The Chairman: As drafted. Would you see that payment being any greater under Clause 15 as proposed by Mr. Mazankowski?

• 2100

Mr. Kroeger: There is no reason why it should be, although depending on what kind of constraints are built in on the number of people to be hired, I suppose in principle it could be.

The Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: I think the qualification would have to be, Mr. Chairman, in terms of such officers and employees as are necessary in the opinion of the minister. I think that would certainly be a qualifying factor. That would certainly put some constraints on it.

I would certainly have no objection, Mr. Chairman, to the officials' working out a suitable wording. I think what I am really after here is what the deputy minister has, in fact, stated; and that is that we would not want to see Clause 15 applying only to the administrator's ability to acquire those officers and employees of the Department of Transport. We want him to have that flexibility with the blessing of the minister to put together the kind of staff necessary, and some may very well come from the Department of Transport or the minister's office, or wherever.

What I am really seeking here the kind of flexibility and the kind of freedom implicit in the comments that have been made by the officials, Mr. Chairman. So if they would wish to work out suitable wording, I would be prepared to withdraw, or let it stand until such time as the appropriate wording was made available, and then we could deal with it.

The Chairman: I think the best way would be to withdraw and then stand Clause 15, and then come back to it.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman . . .

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: —by way of information from Mr. Mazankowski and from Mr. Kroeger and the officials, is there not a conflict when you say "such officers and employees", whether it is in Clause 15 that is in the bill, or Mr. Mazankowski's amendment.

Under the Public Service Staff Relations Act collective agreements there is a sharp differentiation between officers and employees. Could the Governor in Council authorize remuneration for an employee who comes under a collective agreement, the Public Service Staff Relations Act? In a clause of this kind, would you not have to differentiate between what

[Traduction]

mentionne aucun paiement mais je crois qu'il est juste de supposer que personne ne s'attend à ce que les employés ne travaillent que pour leur bon plaisir. Donc, il semble que le paiement est sous-entendu dans cet article.

M. Kroeger: Il le sera dans l'article 15, lorsque rédigé, monsieur le président; oui.

Le président: Tel que rédigé. Voyez-vous ce paiement étant plus élevé en vertu de l'article 15, tel que proposé par M. Mazankowski?

M. Kroeger: Il n'y a aucune raison pour qu'il en soit ainsi bien que, en principe, je suppose que c'est possible, dépendant des contraintes relatives au nombre des personnes à embaucher.

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Je crois, monsieur le président, que le point crucial est le nombre de fonctionnaires et d'employés que le ministre juge nécessaire. C'est certainement là un facteur à rendre compte. Cela comporterait certainement des contraintes.

Monsieur le président, je ne m'opposerais assurément pas à ce que les fonctionnaires essaient de trouver une formulation acceptable. Ce qui m'intéresse ici, en fait, c'est que le sous-ministre a déclaré, c'est-à-dire que nous ne voulons pas que l'article 15 s'applique uniquement au pouvoir de l'administrateur d'obtenir ces fonctionnaires et employés auprès du ministère des Transports. Nous voulons que, avec la permission du ministre, il ait la souplesse voulue pour réunir les effectifs nécessaires, et il est fort possible que certains des membres de ce personnel puissent venir du ministère des Transports, du Cabinet du ministre ou encore d'ailleurs.

Ce que je réclame, en fait, monsieur le président, c'est la souplesse, la liberté que supposent les observations des fonctionnaires. Par conséquent, s'ils veulent trouver un libellé acceptable, je suis disposé à retirer la question ou à la laisser en suspens jusqu'à ce qu'on ait un libellé à proposer. Nous pourrions alors examiner la question.

Le président: Je crois que la meilleure solution serait de retirer la proposition, de réserver l'article 15 pour y revenir plus tard.

M. Benjamin: Monsieur le président..

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: . . . je voudrais obtenir un renseignement de M. Mazankowski, de M. Kroeger et des fonctionnaires. N'y a-t-il pas certaines difficultés à parler de 'fonctionnaires et employés', qu'il s'agisse de l'article 15 du projet ou de l'amendement de M. Mazankowski?

Aux termes de la Loi sur les relations de travail dans la Fonction publique et des conventions collectives, il y a une distinction très nette entre les agents et les employés. Le gouverneur en conseil pourrait-il autoriser la rémunération d'un employé soumis à une convention collective, à la Loi sur les relations de travail dans la Fonction publique? Dans une

[Text]

is a officer, who would be an order-in-council appointment, and an employee who would come under the terms of a collective agreement? You would have to have two distinct provisions in this clause, would you not?

Mr. Kroeger: I think Mr. Benjamin probably has a point. What we are looking for is some fairly simple wording that will achieve what I believe Mr. Mazankowski is after. Mr. Lefebvre is working on something right now, and we may have something for the committee in a few minutes.

Mr. Mazankowski: Can I just ask Mr. Kroeger one thing?

The Chairman: Yes.

Mr. Mazankowski: I take it then, Mr. Kroeger, that the way you get around the difficulties Mr. Benjamin has referred to is, in fact, by making them employees of the Department of Transport.

Mr. Kroeger: After the fact.

Mr. Mazankowski: After the fact. Yes, public servants.

Mr. Kroeger: That is exactly the wording we are working on. Here we are; let me try this one out. Here, you read it out.

Mr. D. Lefebvre: Maybe this would catch the spirit. We could add at the end, after "Minister", the words:

shall be made available by the Minister from the Department of Transport or employed under the authority of the Minister of Transport.

Mr. Kroeger: I do not know if that will work. They have to be deemed to be employees of the Department of Transport when they are taken on board. Perhaps we had better . . .

The Chairman: Might I make a suggestion? I think the first one was the best one, that we stand it and allow Mr. Lefebvre a little bit of time to work on it.

Mr. Mazankowski has already agreed to withdraw his amendment, if the committee agrees. Is it agreed?

Some hon. Members: Agreed.

Clause 15 allowed to stand.

The Chairman: I call Clause 16.

On Clause 15

The Chairman: That raises a question in my mind.

• 2105

Mr. Neil: It cannot go to the Maritimes.

The Chairman: Why, if it is going to be in such other places as the Governor in Council directs, would you specify Winnipeg or any other place?

Mr. D. Lefebvre: Mr. Chairman, in a large variety of statutes you have, for instance, a direction that headquarters of the department, of the office, of the council, of the board,

[Translation]

disposition de cette nature, n'y aurait-il pas lieu d'établir une distinction entre les dirigeants, nommés par décret du conseil, et les employés auxquels s'applique une convention collective? Il faudrait avoir deux dispositions dans cet articles, n'est-ce pas?

M. Kroeger: M. Benjamin touche sans doute là un point important. Ce que nous cherchons, c'est un libellé plutôt simple qui permette de donner satisfaction à M. Mazankowski. M. Lefebvre est en train de préparer quelque chose, et nous aurons peut-être une solution à proposer au comité dans quelques minutes.

M. Mazankowski: Puis-je poser une question à M. Kroeger?

Le président: Bien sûr.

M. Mazankowski: Je crois comprendre, monsieur Kroeger, que vous voulez contourner les difficultés signalées par M. Benjamin en faisant relever les employés du ministère des Transports.

M. kroeger: Après coup.

M. Mazankowski: Après coup. Il s'agirait de fonctionnaires.

M. Kroeger: C'est exactement à ce genre de libellé que nous travaillons. Nous y voici. Voyons ce que cela donne. Faites-en la lecture.

M. D. Lefebvre: Peut-être que cette formulation-ci permet de rendre l'esprit. Nous pourrions ajouter ce qui suit après le terme 'Ministre':

seront rendus disponibles par le ministre du ministère des Transports ou employés en vertu de l'autorité du ministre des Transports.

M. Kroeger: J'ignore si cela pourra marcher. Il faut qu'ils soient considérés comme employés du ministère des Transports lorsqu'ils font partie du conseil. Nous ferions peut-être mieux . . .

Le président: Puis-je faire une proposition? Je pense que la meilleure solution était la première; laissons la question en suspens pour donner un peu de temps à M. Lefebvre.

M. Mazankowski a déjà accepté de retirer son amendement avec l'accord du comité. Est-ce d'accord?

Des voix: D'accord.

L'article 15 est réservé.

Le président: Passons à l'article 16.

Sur l'article 16

Le président: Cela m'amène à me poser une question.

M. Neil: L'organisme ne peut s'établir dans les Maritimes.

Le président: Pourquoi, s'il doit s'établir dans les endroits précisés par le gouverneur en conseil, indiqueriez-vous Winnipeg ou une autre ville?

M. D. Lefebvre: Monsieur le président, dans un grand nombre de lois, il est prévu, par exemple, que l'administration centrale du ministère, du bureau, du conseil ou de la commis-

[Texte]

shall be the National Capital Region. But there is normally an out in case circumstances change over time, where the Governor in Council could make a change. There is nothing more than that. It shows the intention of Parliament that the headquarters be in Winnipeg. Presumably, however, if the Governor in Council felt there were some compelling reasons over time to change it, there would be authority under the statute to do that.

Mr. Benjamin: Put the whole works in Saskatchewan.

The Chairman: It still does not make any sense to me, but . . .

Mr. D. Lefebvre: Mr. Chairman, also, in a number of statutes it says, for instance, only the National Capital Region, without giving this flexibility. We looked at precedents, at a variety of things, and thought this was a combination of direction and flexibility.

Clause 16 agreed to.

The Chairman: I call Clause 17. It should be fun.

On Clause 17

Mr. Mazankowski: Some questions, Mr. Chairman—and there will be amendments too, of course.

The Chairman: Mr. Mazankowski has some questions.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, Mr. Kroeger, I am not sure whether you have followed the Alberta brief, but they criticized Bill C-155 for failing to define the shipper in the grain system. They built up a fairly elaborate case for it, and I think generally came down to the point where they believed that given the complexity and the multitude of components within the movement of grain, perhaps the administrator should be considered as the shipper in dealing with this legislation. Have you or your officials examined that? What comments do you make on that?

The Chairman: Mr. Kroeger.

Mr. Kroeger: I am trying to recall the reasoning in the Alberta brief and what the significance would be of making the administrator the sole shipper. I did read it at the time, but I am having a little trouble just at the moment . . .

The Chairman: Mr. Farquhar.

Mr. Farquhar: I think if I recall, that particular proposition was discussed fairly early on, and I believe it was in the context of earlier suggestions concerning car allocation; for purposes of car allocation the administrator could be deemed to be a shipper in terms of those particular clauses, which were discussed many months ago but which are not in the bill now. I believe that was the context.

[Traduction]

sion sera établie dans la région de la Capitale nationale. Mais il y a normalement une disposition qui permet au gouverneur en conseil, si l'évolution des circonstances l'exige, d'apporter un changement. Ce n'est rien de plus. L'article indique que le Parlement veut voir l'administration centrale établie à Winnipeg. Cependant, si le gouverneur en conseil estimait que des raisons contraignantes justifient un changement par la suite, il aurait sans doute le pouvoir, en vertu de la loi, d'apporter un changement.

M. Benjamin: Mettez donc tout en Saskatchewan.

Le président: Cela ne me paraît toujours pas très logique, mais . . .

M. D. Lefebvre: Monsieur le président, dans un certain nombre d'autres lois, par contre, les services doivent être établis uniquement dans la région de la Capitale nationale; elles ne laissent aucune marge de manœuvre. Nous avons étudié les précédents et tenu compte de divers facteurs; il nous a semblé que cette solution permettait de préciser l'emplacement tout en laissant une certaine souplesse.

L'article 16 est adopté.

Le président: Nous passons à l'article 17. Cela promet d'être amusant.

Sur l'article 17.

M. Mazankowski: J'ai des questions, monsieur le président, et j'aurai évidemment des amendements à proposer.

Le président: M. Mazankowski a des questions à poser.

M. Mazankowski: Monsieur le président, monsieur Kroeger, j'ignore si vous avez suivi le mémoire de l'Alberta, mais on y critiquait le projet de loi C-155 parce qu'il ne donne aucune définition de l'expéditeur dans le système de transport des céréales. L'argumentation présentée est fort complexe et je crois, en fin de compte, que les auteurs du mémoire estiment, étant donné la complexité et la multiplicité des éléments du réseau de transport, que l'administrateur devrait, aux fins de la loi, être considéré comme l'expéditeur. Est-ce que vos collaborateurs ou vous-même avez étudié cette question? Qu'en pensez-vous?

Le président: Monsieur Kroeger.

M. Kroeger: J'essaie de me rappeler cette argumentation et pourquoi il faudrait que l'administrateur soit considéré comme seul expéditeur. J'ai lu le document lorsqu'il a été présenté, mais j'ai un peu de mal pour le moment . . .

Le président: Monsieur Farquhar.

M. Farquhar: Si ma mémoire est fidèle, cette proposition a été discutée très tôt dans le débat. Sauf erreur, elle a été envisagée dans le contexte de propositions antérieures au sujet de l'attribution des wagons. Pour l'attribution des wagons, il serait possible de considérer l'administrateur comme un expéditeur aux fins de ces dispositions particulières discutées il y a des mois mais absentes du projet de loi. Voilà comment la question s'est posée, selon moi.

[Text]

• 2110

Mr. Mazankowski: As late as August 30, 1983 they renewed the belief that the fact that the system is fragmented into many parts—that the case for the shipper should more properly rest with one organization or one individual, one group. Partly it may have been covered under the creation of the Senior Grain Transportation Committee, and partly under the administrator. It may be partly covered under the Canadian Wheat Board. But the fact remains that no one is really considered as the *de facto* shipper. In the bill it really comes back to the producers being the shippers. But for all intents and purposes in a technical sense, that does not necessarily apply.

I just wondered whether in your opinion there was any merit in considering the fact that perhaps the administrator may be more appropriately considered as the *de facto* shipper in the administration of this bill.

Mr. D. Lefebvre: Mr. Chairman, I remember a number of times—I do not know in the bill offhand where the word “shipper” appears. I think it appears in Part II, on rates, when we say which part of the rate is the government's and which part of the rate is the shipper's. We had debates as to whether we should define the word “shipper”, and we concluded that it was not necessary to do so, because in fact the shipper is the one who ships the commodity. If you talk about the shipment of grain, I think there is no doubt that the shipper would be the person who pays the railway to ship the grain. If the elevator company owns the grain, I think the *de facto* shipper is the elevator company. If it is the producer, I think it is the producer. If it is the Wheat Board, through a grain company, I think the shipper then is the Wheat Board, through an agent which happens to be a grain company that purchased the grain from a producer.

So the question of “shipper” is a question of fact; but I do not think a definition of “shipper” would add very much to the fact. I do not think it is a term that needs to be defined. To make the administrator the shipper would certainly cause a need for amendments in the bill, because we have understood the shipper to be the person who ships the grain, pays the cost of moving the grain, has the contract with the railway companies for the movement of the grain.

Mr. Mazankowski: But the farmer loses that, because there are so many components and agents involved that that authority as a shipper slips away from him from time to time, does it not?

Mr. D. Lefebvre: Yes, indeed.

Mr. Mazankowski: Is there any way, in your view, that those loopholes could be closed? We are looking here at ways and means of improving accountability and ensuring that service has not deteriorated, or ensuring that things do not occur without proper recourse to action.

I guess what I am really seeking here is ways and means to tighten it up so there would be a greater degree of accountability, recognizing that the administrator may be one option. Do

[Translation]

M. Mazankowski: Il n'y a pas bien longtemps, le 30 août 1983, les auteurs ont rappelé que, selon eux, étant donné que le système est extrêmement fragmenté, il serait préférable qu'un organisme, une personne ou un groupe soit considéré comme l'expéditeur. La solution aurait pu résider en partie dans la création du Comité supérieur des transports des céréales, en partie dans le rôle de l'administrateur. La Commission canadienne du blé aurait également pu entrer en ligne de compte. Mais il n'en demeure pas moins que personne n'est vraiment considéré, *de facto*, comme l'expéditeur. Aux termes du projet, ce sont en fait les producteurs qui sont considérés comme les expéditeurs. Mais, à toutes fins utiles, sur le plan technique, cela ne s'applique pas nécessairement.

Je me demandais si, à votre avis, il y avait quelque intérêt, pour l'application du projet de loi, à considérer l'administrateur comme l'expéditeur *de facto*.

M. D. Lefebvre: Monsieur le président, je me rappelle un certain nombre de fois... Je ne saurais dire immédiatement dans quelle partie du projet figure le terme «expéditeur». Je crois que c'est dans la partie II, au sujet des taux, on précise quelle partie du taux se rapporte au gouvernement et quelle partie se rapporte à l'expéditeur. Nous avons discuté de la possibilité de définir le terme «expéditeur» pour conclure en fin de compte que c'était inutile, parce que, en fait, l'expéditeur est simplement celui qui envoie le produit. Pour l'acheminement des céréales, il ne fait aucun doute dans mon esprit que l'expéditeur est celui qui paie les compagnies ferroviaires pour expédier ses céréales. Si l'exploitant d'élévateur est propriétaire des céréales, c'est lui qui, *de facto*, est l'expéditeur. Si c'est la Commission canadienne du blé, par l'entremise d'une compagnie céréalière, alors, selon moi, l'expéditeur est la commission, par l'intermédiaire d'un agent, une compagnie céréalière qui a acheté les céréales au producteur.

Ce sont donc les faits qui tranchent la question de savoir qui est l'expéditeur. Je ne crois pas qu'une définition y changerait grand-chose. Ce n'est pas un terme qui exige une définition. Si l'administrateur était considéré comme l'expéditeur, il faudrait sûrement modifier le projet de loi, car nous avons supposé que l'expéditeur était celui qui achemine les céréales, paie le transport, conclut le contrat de transport avec la compagnie ferroviaire.

M. Mazankowski: Mais l'agriculteur y perd. Il y a tellement d'éléments et d'agents qui entrent en ligne de compte qu'il perd ce pouvoir d'expéditeur de temps à autre. N'est-ce pas?

M. D. Lefebvre: Vous avez raison.

M. Mazankowski: D'après vous, y a-t-il un moyen de colmater ces échappatoires? Nous cherchons des moyens d'améliorer les relations de responsabilité, de veiller à ce que le service ne se dégrade pas, de garantir des recours si cela se produisait.

Ce que je cherche, au fond, c'est un moyen d'exercer un contrôle plus serré de recourir à l'administrateur. Pensez-vous à un autre organisme qui pourrait être considéré comme

[Texte]

you see any other agency that might be considered as an overall shipper and that could more effectively be the custodian on behalf of the farmer?

Mr. D. Lefebvre: There is no question that the Wheat Board is the principal shipper of grain. I understand recent cases say that companies that buy from the Wheat Board are in fact agents of the Wheat Board. The Wheat Board is the only one that can buy many grains from the producers. So the Wheat Board is the principal shipper. The administrator is more there as a regulator, he is not in the operation of the movement of grain for his own account. To have the administrator as a shipper would create a conflict, because other shippers have the legal rights and responsibilities of the one who owns the commodity and holds the railways to account for negligence, for damage, and is obligated to pay the cost of transportation.

• 2115

The Chairman: Mr. Kroeger.

Mr. Kroeger: Mr. Chairman, a more general answer to Mr. Mazankowski's question, I think, would be that because of the problems of individual shippers, individual producers trying to . . .

Mr. Mazankowski: We have individuals and then you have non-board as well, which complicates it.

Mr. Kroeger: The question of an individual shipper being at a considerable disadvantage vis-à-vis a railroad, of course, underlies the whole very highly regulated system that is provided for in this bill and is provided for in a great deal of detail, as we will see when we come to Parts II and III. There is a system of very tight control, largely by the Canadian Transport Commission.

However, Mr. Mazankowski referred to the question of performance and, of course, for that there are certain responsibilities that are assigned to the administrator having to do with railway performance. Again, we will be discussing this when we get further on in the bill. There are certain built-in incentives to efficiency and certain forms of competition between the two railways to see who can get their costs down the furthest in order to maximize their revenues.

All of these are intended to achieve the kind of result Mr. Mazankowski was talking about. Like Mr. Lefebvre, I guess I am a little at a loss to grasp what one would add by designating the administrator as the shipper, and there is the additional problem of creating possible conflict or apprehensions vis-à-vis the Wheat Board.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, could I ask Mr. Thompson if he has an opinion as to how the committee might best consolidate the onus of responsibility in terms of defining a shipper, having regard to the kind of fragmented system that exists? Is there any way out of it? The only suggestion that has been advanced is the one by the Government of Alberta, who suggested that it might be most appropriate to describe the administrator as the shipper, for all intents and purposes, because of the kinds of powers they have. If that does not

[Traduction]

expéditeur général et qui pourrait mieux veiller sur les intérêts des agriculteurs?

M. D. Lefebvre: Il est certain que la Commission canadienne du blé est le principal expéditeur de céréales. Je crois savoir que, d'après des causes récentes, les compagnies qui achètent à la commission sont en fait ses agents. La commission est le seul organisme qui puisse acheter tant de céréales aux producteurs. Ainsi, la Commission des grains est le principal expéditeur. L'administrateur se trouve là plus en qualité de régulateur. Il ne s'occupe pas du transport du grain pour son propre compte. Que l'administrateur soit un expéditeur créerait un conflit, vu que les autres expéditeurs ont les droits et les responsabilités légales de celui qui possède le moyen de transport et qui tient les compagnies de chemin de fer responsables de négligence, des dommages, et qui doit payer le coût du transport.

Le président: Monsieur Kroeger.

M. Kroeger: Monsieur le président, je pense qu'une réponse d'ordre plus général à la question de M. Mazankowski, voulant que les difficultés des expéditeurs particuliers, des producteurs particuliers qui essaient de . . .

M. Mazankowski: Nous avons des particuliers et vous n'avez pas de comité. Voilà ce qui complique les choses.

M. Kroeger: La question d'un expéditeur particulier qui est très désavantagé par rapport à une compagnie de chemin de fer, bien entendu, est le principe fondamental de tout le système dont il est question dans le projet de loi, et en détail, comme nous le verrons lorsque nous arriverons aux Parties II et III. Le système de contrôle est très serré, surtout dans le cas de la Commission canadienne des transports.

Pourtant, M. Mazankowski a parlé de résultats et, bien entendu, l'administrateur doit assumer certaines responsabilités pour ce qui est du résultat des chemins de fer. Nous en discuterons encore lorsque nous avancerons dans l'examen du projet de loi. Il y a certains encouragements inhérents à l'efficacité et une certaine forme de concurrence entre les deux compagnies de chemin de fer pour voir laquelle baissera le plus ses prix pour augmenter ses recettes.

Tout cela pour obtenir le genre de résultat dont M. Mazankowski parlait. Comme M. Lefebvre, je suis un peu perdu pour saisir ce que l'on pourrait ajouter en désignant l'administrateur comme expéditeur. En outre, il se pourrait qu'on crée un problème possible de conflit ou d'appréhension envers la Commission des grains.

M. Mazankowski: Monsieur le président, pourrais-je demander à M. Thompson s'il a une idée de la façon dont le Comité pourrait avoir la responsabilité pour définir un expéditeur, compte tenu du système fragmenté que nous avons? Peut-on s'en sortir? La seule proposition qui a été avancée est celle du gouvernement de l'Alberta, suggérant qu'il serait plus que approprié de désigner l'administrateur comme expéditeur à tous égards à cause des pouvoirs dont il est investi. Si cela ne marche pas, y aurait-il une autre suggestion

[Text]

work, is there any other suggestion you might envision that might be considered in terms of cleaning that up?

The Chairman: Mr. Thompson.

Mr. Thompson: Of course, that is a very large question. The purpose of having the administrator deemed to be a shipper, I suppose, would be primarily for ensuring that system participants, and especially the railways, perform their responsibilities as they are required to do. There has been some discussion about whether Section 262 applies to this bill. I take the view that it is arguable that it does not apply, because courts, I think, might take the view that since this bill has so many specific provisions it would be considered to be a code unto itself and the court should not, therefore, look in another act for obligations that would bind the railway company.

I have had some informal discussions with Mr. Lefebvre about this point. He takes the different point of view, he takes the view that Section 262 applies. I certainly respect that view, but I do not share it. He has indicated to me that perhaps Section 262, or some variation thereof, might be incorporated within this bill. Now, if that were the case, that section provides a remedy for shippers who contend that the railway company is not providing suitable and adequate accommodation for the carriage of traffic, and in this case it would be grain traffic.

• 2120

If you deemed the administrator to be a shipper, that would empower the administrator, on behalf of a shipper or a group of shippers, to undertake the necessary action, either before the Canadian Transport Commission or before a court of competent jurisdiction for appropriate orders against the railway company or companies, to compel performance.

Mr. Mazankowski: That power could rest with the actual producer-shipper as well, except he would have to go through the process. Is that right?

Mr. Thompson: Yes, that is correct. If Section 262 is made to apply, then this is a remedy open to a shipper. But, as with all of these procedures, they are fairly complex, time-consuming, and very expensive.

The principal reason I could see for deeming the administrator to be a shipper is to empower him, on behalf of the government, to institute proceedings which would result in the enforcement of obligations against the railway companies. We are not sure what other functions he might perform as a shipper.

Mr. Mazankowski: Would it be possible to provide that sort of delegation of authority to the administrator under this act?

Mr. Thompson: Yes. If you can deem the administrator to be an agency, you can deem the administrator to be a shipper. For the purposes of this act that is legislatively possible.

Mr. Neil: Would it be practical?

Mr. Thompson: That is a large question of policy, I suppose. I have a little difficulty with the statement made by the

[Translation]

que vous envisageriez, susceptible d'être examinée aux fins d'éclaircissement?

Le président: Monsieur Thompson.

M. Thompson: Il s'agit là d'une question profonde. Pour dire que l'administrateur est un expéditeur, il faudrait tout d'abord s'assurer que les participants, et surtout les compagnies de chemin de fer, assument leurs responsabilités comme elles le doivent. Il y a eu des discussions pour savoir si les dispositions de l'article 262 s'appliquaient au projet de loi. Je pense qu'on peut dire qu'elles ne s'appliquent pas, car les tribunaux pourraient penser que, puisque le projet de loi contient tant de dispositions précises, on pourrait le prendre pour un code et les tribunaux ne devraient pas, par conséquent, examiner une autre loi pour y trouver des obligations qui engageraient la compagnie de chemin de fer.

J'ai discuté de cette question avec M. Lefebvre. Il la voit différemment. Il pense que les dispositions de l'article 262 s'appliquent. Je respecte son point de vue, mais je ne le partage pas. Il m'a dit que les dispositions de l'article 262, ou une variante, pourraient être incorporées dans le projet de loi. En pareil cas, l'article prévoit une solution pour les administrateurs qui estiment que la société de chemins de fer ne fournit pas un service adéquat et efficace pour le transport de la marchandise, en l'occurrence pour le transport du grain.

Si vous considérez l'administrateur comme un expéditeur, cela autoriserait, au nom d'un expéditeur ou d'un groupe d'expéditeurs de faire les démarches voulues soit auprès de la Commission canadienne des transports, soit auprès d'un tribunal compétent en la matière pour obliger la compagnie ou les compagnies de chemins de fer à donner un service efficace.

M. Mazankowski: Cette responsabilité pourrait reposer également sur l'actuel producteur expéditeur, sauf qu'il devrait suivre la procédure. N'est-ce pas?

M. Thompson: Oui, c'est exact. Si l'article 262 s'applique, alors il s'agit d'un recours possible pour l'expéditeur. Mais toutes ces procédures sont relativement complexes, fastidieuses et très coûteuses.

La raison principale qui justifierait de considérer l'administrateur comme un expéditeur serait de lui permettre, au nom du gouvernement, de faire des démarches pour obliger les compagnies de chemins de fer à respecter leurs engagements. Nous ne savons pas exactement quelle autre fonction il pourrait remplir à titre d'expéditeur.

M. Mazankowski: Serait-il possible de déléguer des pouvoirs à l'administrateur en vertu de cette loi?

M. Thompson: Oui. Si l'administrateur peut être réputé être un organisme, il peut être réputé être un expéditeur. Aux fins de la loi, c'est légalement possible.

M. Neil: Cela serait-il pratique?

M. Thompson: C'est une grande question de politique, je suppose. J'ai un peu de mal à comprendre la déclaration du

[Texte]

department that Parts II and III contain a highly regulated regimen against the railways. I think they are highly regulated in some aspects, but they are not highly regulated in terms of specific enforcement of obligations against the day-to-day operations of the railway company. There are obligations in terms of investment, and an obligation to maintain the branch line system, which, if not performed by the companies, can be the subject of significant monetary sanctions. But in terms of the day-to-day operations of the railway company, I see nothing in the bill that empowers immediate remedial action to be taken against the companies.

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Thompson.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Even by the major shipper, the Canadian Wheat Board, the sanctions that should be available . . . The major shipper is the Canadian Wheat Board. That is all board grains. I confess to not being up-to-date in detail, but even with non-board grains, is not the Wheat Board the shipper because they issue the permit book, and the receipts for the sale of that grain are received by the board and the freight charge is deducted by the board and the net remaining value amount is then given to the purchaser . . .

Mr. Mazankowski: There are some people in the audience who are disagreeing with you.

Mr. Benjamin: —or seller of the non-board grain? And even in the case of special grades, whether it is board grain like a car load of malting barley, or a car load of flax from an elevator company or an individual producer, say to a linseed oil plant, is it not correct that it is still handled under a Wheat Board shipping order, a bill of lading, that upon arrival payment is made to the board and the board deducts the freight? Is that not the practice now in both board and a lot of the non-board grains that the Wheat Board is, in fact, the shipper? It is Mr. Thompson's view that not only does the grain transportation minister not have any power, but the Canadian Wheat Board has no power under this legislation or any other, to invoke any sanctions or performance upon the railroads, as a shipper.

• 2125

Mr. Thompson: If Section 262 does apply, then there is a provision in there, subsection (7) which says:

. . . every person aggrieved by any neglect or refusal of the company to comply with the requirements of this section has, subject to this Act, an action therefor against the company, from which action the company is not relieved by any notice, condition or declaration, if the damage arises from any negligence or omission of the company or of its servant.

Now, as I indicated earlier, there is a problem in my mind about whether this whole section applies to this bill, to this

[Traduction]

ministère selon laquelle les parties II et III constituent un système hautement réglementé contre les chemins de fer. Je pense que ces derniers sont très réglementés sous certains rapports, mais pas dans leurs opérations quotidiennes. Les chemins de fer ont des obligations en matière d'investissements, en matière d'entretien du système des lignes secondaires et, si ils ne respectent pas leurs engagements, ils peuvent être assujettis à des sanctions financières importantes. Mais en ce qui concerne les opérations quotidiennes de la compagnie de chemins de fer, je ne vois rien dans le bill qui permette d'obliger les compagnies à prendre des mesures correctives.

M. Mazankowski: Merci, monsieur Thompson.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Même s'il était question de l'expéditeur principal, de la Commission canadienne du blé, les sanctions disponibles . . . Le principal expéditeur est la Commission canadienne du blé. C'est-à-dire le principal expéditeur du grain de la Commission. Je dois avouer que je n'ai pas les détails les plus récents, mais même en ce qui concerne le grain autre que celui de la Commission, est-ce que ce n'est pas quand même la Commission canadienne du blé qui en est l'expéditeur, puisque c'est elle qui émet le carnet de permis, qui reçoit les reçus pour la vente de ce grain et qui déduit les frais de transport avant de remettre le solde à l'acheteur . . .

M. Mazankowski: Il y en a dans la salle qui ne sont pas d'accord avec vous.

M. Benjamin: . . . ou au vendeur de ce grain qui n'est pas de la Commission? Et même dans le cas de grain de qualité spéciale, qu'il s'agisse de grain de la Commission comme une cargaison d'enveloppes d'orge ou une cargaison de lin provenant d'une compagnie d'élevateur ou d'un producteur individuel destiné à une usine d'huile de lin, n'est-il pas raisonnable que le tout soit manutentionné en fonction d'une commande d'expédition et d'une facture de chargement de la Commission du blé, et que sur livraison de la marchandise, le paiement est versé à la Commission qui en déduit les frais de transport? En fait, la Commission du blé n'est-elle pas actuellement l'expéditeur de grain tant de la Commission que d'ailleurs? M. Thompson est d'avis que ni le ministre chargé du transport des grains, ni la Commission canadienne du blé n'ont le pouvoir, en vertu du présent projet de loi ou de quelle que loi que ce soit, d'exiger contre les chemins de fer, en tant qu'expéditeur, des sanctions ou des normes de rendement.

M. Thompson: À l'alinéa 7 de l'article 262, si celui-ci s'applique effectivement, on prévoit ce qui suit:

. . . quiconque a été lésé par la négligence ou le refus de la compagnie de se conformer aux exigences du présent article, a, sous réserve de la présente loi, le droit d'intenter une poursuite contre la compagnie; et la compagnie ne peut se mettre à l'abri de cette poursuite en invoquant un avis, une condition ou déclaration, si le tort résulte d'une négligence ou d'une omission de la compagnie ou de ses employés.

Comme j'ai dit tout à l'heure, je ne sais pas si l'article en question peut être appliqué au projet de loi. Et même s'il

[Text]

proposed act. But even taking the most favourable situation where it does apply, I am not sure if the Canadian Wheat Board would be constituted in this particular clause as a person eligible to seek redress under this particular provision.

Mr. Mazankowski: A point of order.

The Chairman: A point of order, Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Benjamin raised a couple of points respecting the relationship of the Canadian Wheat Board and the movement of non-board grains.

Mr. Benjamin: I admitted I was not up to date.

Mr. Mazankowski: I see that the acting co-ordinator is in the audience, and I wonder... I would certainly like that clarified, if it would be in order to have him come to the table and respond to Mr. Benjamin's question.

The Chairman: Well, he is deemed to be an official of the Department of Transport. I deem that it would be appropriate for him to come to the table. Welcome Mr. McCannel.

Mr. J. E. McCannel (Acting Grain Transportation Co-ordinator, Grain Transportation Authority, Winnipeg, Manitoba): I think it is correct in part what Mr. Benjamin says, in that the shipping order for the non-board grains handled under the permit-book system are issued by the Canada Wheat Board as part of the general bloc shipping system.

It is not correct, as I understand it, that the arrangements for the deductions for the freight shipments are transacted by the Canadian Wheat Board. The costs are deducted by the agent of the board—namely, the grain company handling that grain—and purchasing the non-board grains from the producers. So it is extremely questionable in my mind that you could construe or argue that the Canadian Wheat Board is, in fact, a shipper in non-board grains in any sense in the same way as it is a shipper for its own grains.

Mr. Benjamin: Would this apply also to any board grain, even if it was a special grade, a special permit, an over-delivery permit—for example, a carload of malt and barley which is a board grain and, therefore, the board is a shipper? But if it was a case of a carload of flax under a Canadian Wheat Board shipping order and a Canadian Wheat Board permit, which was going to a linseed-oil plant or even going to an export terminal, do you mean that the Canadian Wheat Board does not receive the funds, deduct the freight, and transfers it to the producer or the elevator company?

Mr. McCannel: The Canadian Wheat Board is not involved in the financial transactions associated with the purchase or movement of non-board grains. They do not enter into any payment for the freight or settlement for the producer. That is a matter handled between the grain companies which are in fact purchasing those grains from the producer.

[Translation]

s'appliquait, ce qui serait l'idéal, je ne suis pas certain si la Commission canadienne du blé pourrait l'invoquer, en tant que personne lésée, pour demander le redressement d'un tort.

Mr. Mazankowski: J'invoque le Règlement.

Le président: Monsieur Mazankowski invoque le Règlement.

Mr. Mazankowski: M. Benjamin a fait des observations concernant la Commission canadienne du blé et le transport des céréales qui ne relèvent pas de la Commission.

Mr. Benjamin: J'avoue que mes renseignements ne sont pas à jour.

Mr. Mazankowski: Je constate que le coordinateur suppléant est dans la salle et je voudrais... Je tiens à ce que cela soit précisé; je voudrais qu'on l'invite à s'avancer à la table et à répondre à la question posée par M. Benjamin.

Le président: Eh bien, il est considéré comme un fonctionnaire du ministère des Transports. J'estime donc à propos d'entendre son témoignage. Monsieur McCannel, je vous souhaite la bienvenue.

M. J.E. McCannel (coordinateur suppléant du transport des grains, administration du transport des grains, Winnipeg, Manitoba): M. Benjamin a partiellement raison de dire que l'expédition des céréales qui ne relèvent pas de la Commission, mais pour lesquelles il faut un livret de permis, est autorisée par la Commission canadienne du blé dans le cadre de son système global d'expédition.

Il n'est pourtant pas exact de dire que c'est la Commission canadienne du blé qui s'occupe des arrangements concernant les déductions applicables à l'expédition des marchandises. Les coûts sont déduits par l'agent de la Commission, c'est-à-dire, la compagnie céréalière qui s'occupe de la manutention des céréales et qui achète aux producteurs des céréales ne relevant pas de la Commission. À mon sens, on ne peut donc pas prétendre que la Commission canadienne du blé se charge de l'expédition de céréales ne relevant pas d'elle dans le même sens dans la même manière qu'elle se charge de l'expédition de ses propres céréales.

Mr. Benjamin: Cette disposition s'appliquerait-elle à toute céréale qui relève de la Commission, même si elle était dans une catégorie spéciale ou si elle était visée par un permis spécial—s'il s'agissait, par exemple, d'un wagon chargé d'orge ou de malt, céréales qui relèvent de la Commission et dont elle est donc expéditeur? Cela veut-il dire que, s'il s'agit d'un wagon chargé de lin, expédié par la Commission canadienne du blé en vertu d'un permis émis par elle, et destiné à une usine de fabrication d'huile de lin ou même à l'exportation, la Commission ne touche aucun paiement, ne déduit pas le fret et laisse cela au producteur ou à l'exploitant de silos?

Mr. McCannel: La Commission canadienne du blé ne s'occupe pas des transactions financières qui découlent de l'achat ou du transport des céréales ne relevant pas d'elle. Elle n'assume pas les frais de transport et elle ne paie pas le producteur. Tout cela s'arrange entre les compagnies cérésières qui achètent les céréales au producteur.

[Texte]

Mr. Benjamin: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin. Thank you, Mr. McCannel. Mr. Dubois.

Monsieur Dubois, vous demandez de poser quelques questions?

M. Dubois: C'est cela. Merci, monsieur le président, de m'avoir donné la parole.

Monsieur Kroeger, vous rappelez-vous, il y a quelque temps, lorsque le ministre a comparu ou même le lendemain avant que l'on étudie le projet de loi article par article, on avait parlé de l'article 17.(1) *d*).

• 2130

En effet, il y a des gens qui nous ont fait des représentations, et qui nous ont dit que cela leur causait plus de problèmes qu'autres choses.

Je vois des explications, ici, explications que l'on a eues de Transports Canada et qui donnent des détails plus objectifs. Evidemment, on fait référence au rapport Gilson, et l'on dit:

L'article 17.(1)*d*) concerne la responsabilité de l'affectation de wagons aux producteurs, wagons chargés par les producteurs individuels n'utilisant pas les élévateurs ruraux qui appartiennent actuellement à la Commission canadienne des grains.

En fait, on nous dit que cet article-là reflète les recommandations du groupe d'étude et l'on nous cite les quelques pages de 30 à 39 . . .

Le président: Monsieur Dubois, plus lentement, s'il vous plaît.

M. Dubois: Plus lentement?

Je disais donc que l'on nous cite les pages 30 à 39, et 45, 47, 48. Est-ce que cela poserait énormément de problèmes, est-ce que cela diminuerait les pouvoirs de l'administrateur, est-ce que cela amènerait des problèmes énormes si, effectivement, ce paragraphe *d*) était retiré tout simplement?

M. Kroeger: Le paragraphe *d*) concerne un détail. À l'article 17.(1)*a*) . . .

M. Dubois: Oui!

M. Kroeger: . . . l'administrateur a des pouvoirs très généraux. Il peut faire des études . . .

M. Dubois: C'est cela!

M. Kroeger: . . . sur n'importe quel sujet en ce qui concerne le transport des grains.

M. Dubois: Oui.

M. Kroeger: Dans le groupe de travail qui a fait l'étude détaillée de l'agence, on a conclu qu'il y avait des raisons de faire des études sur cette question-là. Mais si cet article était supprimé, il resterait à l'administrateur le pouvoir de faire une telle étude grâce à l'article 17.(1)*a*).

Alors, pas de grand problème si l'on supprime cette disposition-là. Mais il y avait des gens dans l'Ouest qui étaient d'avis

[Traduction]

M. Benjamin: Merci.

Le président: Merci, monsieur Benjamin. Merci, monsieur McCannel. Monsieur Dubois.

You would like to ask a few questions, Mr. Dubois?

Mr. Dubois: That is right. Thank you, Mr. Chairman, for giving me the floor.

You will remember, Mr. Kroeger, that some time ago, when the minister appeared or perhaps the day after, before we began clause by clause consideration of the bill, we discussed Clause 17.(1)(*d*).

People made representations and told us that all this did cause them problems.

We have here explanations from Transport Canada, which provide more objective information. The Gilson report is naturally referred to, in the following terms:

Section 17 deals with responsibility for the allocation of rail cars to producers, rail cars loaded by individual producers who do not use rural elevators currently owned by the Canadian Wheat Board.

We are told that this section reflects the task force recommendations and we are referred to pages 30 to 39 . . .

The Chairman: Please, go more slowly, Mr. Dubois.

Mr. Dubois: More slowly?

As I was saying, we are referred to pages 30 to 39 and 45, 47 and 48. Would it cause tremendous problems and would it reduce the administrator's powers if paragraph (*d*) were simply withdrawn?

Mr. Kroeger: Paragraph (*d*) deals with specifics. Under Section 17.(1)(*a*) . . .

Mr. Dubois: Yes!

Mr. Kroeger: . . . the administrator is given very general powers. He can carry out studies . . .

Mr. Dubois: Exactly!

Mr. Kroeger: . . . on any matters related to the transportation of grain.

Mr. Dubois: Yes.

Mr. Kroeger: The task force that studied the agency in detail concluded that there were reasons for doing studies on this matter. But if this section were deleted, the administrator would still be authorized to carry out this type of study under Clause 17.(1)(*a*).

So we would not have much trouble deleting this paragraph, but there were people in the west who felt that it was impor-

[Text]

qu'il était important de préciser que c'était un sujet à étudier et de mettre l'emphase sur cette question-là.

Le président: Monsieur Dubois.

M. Dubois: Cette question-là précisant «dans les mêmes conditions qu'aux autres expéditeurs»... Quelles sont en fait ces conditions-là? Y aurait-il à l'heure actuelle des choses différentes ou qui existeraient déjà, et faudrait-il le préciser absolument dans cet article-là? Parce que l'on dit:

(d) ... les wagons devraient être affectés aux producteurs dans les mêmes conditions qu'aux autres expéditeurs;

Y a-t-il un problème particulier pour lequel il faut le spécifier dans cet article-là, dans ce paragraphe-là? Comme vous dites, si par l'article 17.(1)a), on l'a déjà, cela veut dire que ce serait, comme on dit en bon français, *redondant* de l'avoir plus loin! Je cherche une justification, en fait, monsieur Kroeger.

M. Kroeger: En général, il est nécessaire qu'il y ait une vente de grains avant d'avoir un wagon au port.

M. Dubois: Oui.

M. Kroeger: Mais le système d'allocation de ces wagons-ci est différent. On doit affecter ces wagons dans l'ordre de réception des demandes, qu'il y ait un marché pour les grains ou non.

• 2135

Evidemment, cela peut provoquer des délais au port. C'est la différence entre les deux systèmes.

Mr. Dubois: Okay.

The Chairman: Thank you, Mr. Dubois. Mr. McKnight.

Mr. McKnight: Thank you, Mr. Chairman. I would like to ask Mr. McCannel, regarding the allocation of board and non-board cars and his responsibility as to the numbering, have you in the past had any difficulties in acquiring adequate cars for your non-board requests?

The Chairman: Mr. McCannel.

Mr. McCannel: In a general way, the answer is no. That is partly a by-product of the general procedure that is employed in the allocation, in that in specific instances, yes, there have been problems at times in allocating sufficient cars but I would say no more so than the reverse, where there are times when it is not possible to allocate sufficient cars to meet the board's requirements. It depends a great deal on the specific circumstances week by week, whether you have momentum and co-ordination in the system, whether you have space in the terminals, whether you have grain available in the country. But as a general answer, I do not think there is any more difficulty one way versus the other.

Mr. McKnight: Mr. McCannel, could you, for the benefit of some of my colleagues who may not be familiar with the block shipping requirements and the block shipping system as it was established and is still established, outline the responsibility of the co-ordinator, yourself, within the block shipping and the

[Translation]

tant to specify that it was an issue that could be looked at and to emphasize it.

The Chairman: Mr. Dubois.

Mr. Dubois: The clause specifically says: "on the same basis as to other shippers". What is this basis? Are there differences or things that exist already and should we specify this in the clause? Because the clause reads as follows:

(d) railway cars should be allocated to producers on the same basis as to other shippers;

Is there a particular problem that should be specifically mentioned in this sub-clause? As you say, if this is already provided for in Clause 17.(1)(a), it is redundant to include it later on! I am trying to justify this, Mr. Kroeger.

Mr. Kroeger: Generally, there has to be a grain sale before there is a rail car at the port.

Mr. Dubois: Yes.

Mr. Kroeger: But the allocation system for these cars is different. These cars must be allocated in the order in which applications are received, whether or not there is a market for the grain.

Obviously, this can cause delays at the port. This is the difference between the two systems.

M. Dubois: Je vois.

Le président: Merci, monsieur Dubois. Monsieur McKnight.

M. McKnight: Merci, monsieur le président. J'aimerais demander à M. McCannel à propos de l'attribution des wagons à la Commission et à ceux de l'extérieur de la Commission et de la responsabilité qu'il a au niveau de la numérotation, s'il a déjà eu certaines difficultés à obtenir suffisamment de wagons pour les demandes ne provenant pas de la Commission.

Le président: Monsieur McCannel.

M. McCannel: De façon générale, non. C'est en fait un à côté du système que nous utilisons généralement pour l'attribution des wagons. Nous avons déjà éprouvé certaines difficultés dans certains cas à attribuer suffisamment de wagons, mais pas plus souvent que la situation inverse où il arrive parfois qu'il ne soit pas possible d'attribuer suffisamment de wagons pour répondre à la demande de la Commission. Cela dépend beaucoup de la situation particulière qui prévaut de semaine en semaine, du déroulement des choses et de la coordination dans le système, de l'espace dans les gares et de la présence de grains au pays. Quoi qu'il en soit, de façon générale, je ne crois pas qu'une façon de procéder entraîne plus de difficulté que l'autre.

M. McKnight: Monsieur McCannel, auriez-vous l'obligation, au profit de certains de mes collègues qui peuvent ne pas être bien au courant des exigences de l'expédition par blocs et du système qui a été mis sur pied et qui l'est toujours à cet effet, définir dans ses grandes lignes la responsabilité du

[Texte]

necessity for a continued form of block shipping—in a general way? I know some of my colleagues who do not come from the same region that I do have been told at times that the block shipping system is redundant and causes problems and difficulties with the allocation of certain cars within the block at certain times. That is true, but not in a significant manner, as I understand it—but I could be wrong. If you could explain the block shipping system as it is co-ordinated with your function of allocating the cars between the board and non-board, I think it would be of benefit.

Mr. McCannel: My first comment is that the office of the co-ordinator has no involvement in the allocation processes at the block shipping level. Our involvement includes, and extends only to, the phase in allocation procedures where there is a split in the total weekly available cars between the board grains and the non-board grains. The proportion allocated to the movement of board grains is assigned to the Wheat Board. It becomes entirely the responsibility of the Wheat Board to determine the disposition and the utilization of that component. Within the non-board sector, non-board grains, we allocate by specific grain—namely, rye, flax or rapeseed—by individual company, based on information that they provided to us as to their requirements and relating it to the general situation within the transportation and handling system.

Then the allocation of both the board cars and the non-board cars, at that stage, becomes incorporated into the block shipping system administered by the Canadian Wheat Board, which involves, for the board grains, then deciding which grains they want to move, which grades, to which destinations, from which sources—naming their shipping blocks. For the non-board grains it involves working with the individual companies where they wish to draw the non-board grains from to whatever destinations, whatever grades, whatever type of grain, and they integrate that then into the make-up of the trains that are moved from each shipping block.

• 2140

Mr. McKnight: The rationale for the block is to assist in the gathering system, and the board's having the knowledge of board and non-board grains is shared, I presume, with you as to the disposition of stocks within that block.

Mr. McCannel: No, that is not information that we have or utilize in our allocation responsibilities.

Mr. McKnight: So the rationale of the allocation of the non-board between your agency and the individual companies is done on the requirements of those individual companies at the time of the car allocation.

[Traduction]

coordonnateur, en l'occurrence vous-même, dans le contexte du système d'expédition par blocs et nous parler en général de la nécessité d'un tel système? Certains de mes collègues venant d'autres régions se sont faits dire que le système d'expédition par blocs fait double emploi et entraîne parfois des difficultés au niveau de l'attribution de certains wagons à l'intérieur du bloc. Je pense que la chose est vraie jusqu'à un certain point mais qu'elle n'est pas très importante. Est-ce que c'est juste? Si vous pouviez nous expliquer en quoi consiste le système d'expédition par blocs compte tenu qu'il va avec votre responsabilité de répartir les wagons entre les besoins de la Commission et ceux de l'extérieur de celle-ci, je pense que cela pourrait aider.

M. McCannel: Je dirai tout d'abord que le bureau du coordonnateur n'a rien à voir avec les méthodes utilisées pour la répartition des wagons au niveau de l'expédition par blocs. Notre travail ne consiste qu'à organiser les procédures d'attribution lorsqu'il y a une division au niveau du total de wagons disponibles hebdomadairement pour les grains de la Commission et ceux qui ne lui appartiennent pas, et ne se limite qu'à cela. La partie attribuée au mouvement des grains de la Commission est confiée à la Commission canadienne du blé. C'est à elle que revient l'entière responsabilité de la répartition et de l'utilisation de cet élément. Pour ce qui est du secteur des grains n'appartenant pas à la Commission, nous effectuons la distribution par type de grains; seigle, lin ou colza, et par compagnie individuelle, en nous fondant sur les renseignements qui nous sont donnés à propos des besoins et en les mettant en rapport avec la situation générale qui prévaut dans le contexte du système de transport et de manutention.

Par la suite, la répartition des wagons de la Commission et de ceux du marché relève du système d'expédition par blocs administré par la Commission canadienne du blé qui doit alors, pour les grains de la Commission, décider des grains et de la qualité de grain qu'elle veut transporter, où elle désire les transporter, de leur provenance et de la dénomination des blocs d'expédition. Pour les grains n'appartenant pas à la Commission, cela implique de travailler avec chacune des compagnies d'où elle veut obtenir les grains n'appartenant pas à la Commission pour déterminer les destinations et les qualités des types de grains, et finalement, intégrer tout cela à la composition des trains déplacés de chaque bloc d'expédition.

M. McKnight: La raison du bloc est d'aider au système de rassemblement et je suppose que la Commission vous fait part de la connaissance qu'elle a déjà des grains qui lui appartiennent et qui ne lui appartiennent pas quant à la disposition des stocks à l'intérieur du bloc en question.

M. McCannel: Non, ce ne sont pas des renseignements que nous possédons ou dont nous nous servons dans le contexte de nos activités d'attribution.

M. McKnight: Donc, l'analyse de la répartition des grains n'appartenant pas à la Commission entre votre organisme et les compagnies individuelles se fait d'après les besoins de ces compagnies lors de l'attribution des wagons.

[Text]

Mr. McCannel: Yes, they supply to us position statements to identify their requirements, which form the basis upon which we can assess or justify allocations to them to meet those requirements, but taking into account the situation elsewhere in the system; namely stocks in the terminals, the balance between the board and the non-board sector, those kinds of factors.

Mr. McKnight: What lead time do you ordinarily have? Is it the same from the board for their requirements as it is from non-board, or is there a certain degree of differential between the lead time for requests that you receive between the two types, the non-board and the board grain?

Mr. McCannel: It is basically the same.

Mr. McKnight: What would that be?

Mr. McCannel: There are a variety of lead times.

Mr. McKnight: Let us say your requirements for week 13, the last notification that you receive as to a request. I know you are given approximations.

Mr. McCannel: It is week by week. We receive information from the trade, normally by telex, every Tuesday, and that becomes the basic information for the specific allocation decisions the next day, the Wednesday. But we are also working on other indications of demand much longer in advance than that. We prepare a three-month plan, which is an attempt to identify, based on information obtained from the board and the trade what the shipping requirements and needs are going to be each month. We update that three-month plan each month, and that becomes the medium-term range in which we plan identified leads and prepare allocation decisions.

Mr. McKnight: In the other area of movement . . . producer cars—which in one way, I believe, is your responsibility to pass on the knowledge of cars available for producer car use, am I correct in that assumption?

Mr. McCannel: No, not really. The allocation for producer car shipments is an obligatory allocation that comes off the top of the available car supply each week, and the determination of how many cars are to be allocated to producer car applicants is strictly handled by the Canadian Grain Commission. They receive the applications; they have their specified limits, established under regulation, which determine the maximum number of cars that may be allocated each week to individual grains. They establish or live within those limits, and we deduct whatever allocations they authorize within those limits off the top each week.

Mr. McKnight: It is my understanding that by regulation the obligation is 5%, maximum.

[Translation]

M. McCannel: Oui, elles nous donnent tous les renseignements nécessaires concernant leurs besoins et partant de cela, nous sommes en mesure d'évaluer ou de justifier ce qu'il faut pour répondre à leurs besoins, mais tout en tenant compte de la situation qui prévaut dans le système au niveau des stocks dans les gares, de l'équilibre entre ceux de la Commission et ceux qui ne lui appartiennent pas, et le reste.

M. McKnight: De combien de temps disposez-vous normalement? Est-ce la même chose pour les besoins de la commission que pour ceux de l'extérieur, ou y a-t-il une certaine différence entre le temps alloué pour les demandes que vous recevez pour les deux genres de grains, ceux de la Commission et ceux de l'extérieur?

M. McCannel: C'est généralement la même chose.

M. McKnight: Pourriez-vous être plus précis?

M. McCannel: Les délais sont variés.

M. McKnight: Prenons l'exemple de la treizième semaine, le dernier avis que vous recevez comme demande. Je sais que l'on ne vous donne que des approximations.

M. McCannel: Nous fonctionnons au fil des semaines. Nous recevons des renseignements du marché, habituellement par télex, le mardi, et c'est à partir de ces renseignements que les décisions du mercredi au niveau des répartitions spécifiques sont prises. Nous travaillons aussi cependant sur d'autres indications de la demande données beaucoup plus à l'avance que cela. Nous établissons un plan de trois mois qui est en quelque sorte une tentative pour déterminer à partir des renseignements qui nous proviennent de la Commission et du marché ce que les exigences et les besoins en matière d'expédition seront pour chaque mois. Nous mettons chaque mois le plan de trois mois à jour qui devient en quelque sorte notre objectif à moyen terme dans lequel nous planifions les délais déterminés et nous préparons les décisions relatives à la répartition des wagons.

M. McKnight: Maintenant, sauf erreur, du côté des wagons des producteurs, vous avez je pense, la responsabilité de faire connaître le nombre de wagons disponibles. Est-ce bien cela?

M. McCannel: Non, pas vraiment. L'attribution pour les expéditions de wagons de producteurs est une attribution obligatoire réservée à même le nombre de wagons disponibles chaque semaine et c'est à la Commission canadienne des grains seule qu'appartient la décision du nombre de wagons qui seront attribués à ceux qui ont demandé des wagons de producteurs. Elle reçoit les demandes et a déjà certaines limites précises établies par règlement qui déterminent le nombre maximum de wagons qui peuvent être affectés chaque semaine au transport de chaque type de grains. Elle établit ou compose à l'intérieur de ces limites et nous soustrayons de l'ensemble chaque semaine les attributions qu'elle a autorisées à l'intérieur des limites en question.

M. McKnight: Je crois que le règlement stipule une obligation de 5 p. 100 au maximum.

[Texte]

Mr. McCannel: Current regulations are 5% for each grain other than rapeseed to Vancouver, and the regulation on that was recently amended by order in council to 7%.

• 2145

Mr. McKnight: Therefore in your experience you have always been able to meet that obligation and reduce that from the total car fleet available to the trade and to the board and provide at all times the 5% and the 7% if requested from the Grain Commission.

Mr. McCannel: Yes, but the way it works we have no option, because it is a mandatory allocation off the top.

Mr. McKnight: But that allocation is always made.

Mr. McCannel: Yes.

Mr. McKnight: In what proportion do you find the grains, not including canola, in the use of producer cars: durum wheat, spring wheat? What proportion would that be broken down into . . . flax?

Mr. McCannel: I am sorry, I do not think I have those numbers sufficiently at hand in my head safely to quote them to you. I probably have access to them in some information we may have with us, but . . .

Mr. McKnight: It is just to give us an idea if recent history has shown that there has been an increase in the use of producer cars for certain types of grain.

Mr. McCannel: By quite a distinct margin, rapeseed to Vancouver is the principal user. I think barley would come a very clear second, and that would include non-board barley as well as board barley. Then rye and flax would probably come in fairly close together, but with flax having a slight edge.

Mr. McKnight: But you have no responsibility for the disposition of those cars once they are turned over off the top to the Canadian Grain Commission?

Mr. McCannel: No. Again they become integrated into the block shipping system administered by the Canadian Wheat Board.

Mr. McKnight: And then again it is the board's responsibility at that time.

Mr. McCannel: Yes.

Mr. McKnight: Thank you, Mr. McCannel.

The Chairman: Thank you, Mr. McKnight.

Mr. Neil.

Mr. Neil: Thank you, Mr. Chairman. I would like to address a question to Mr. Kroeger. It is in connection with 17.(1)(a), which gives the administrator the power to carry out studies on any matters related to the transportation, shipping, and handling of grain.

[Traduction]

M. McCannel: La réglementation actuelle prévoit 5 p. 100 pour chaque type de grain autre que le colza pour Vancouver et cette réglementation a tout dernièrement été rehaussée par un décret du conseil à 7 p. 100.

M. McKnight: Donc, selon votre expérience, vous avez toujours pu faire face à cette obligation et déduire cette partie du total de wagons disponibles au marché et à la Commission et toujours fournir le 5 et le 7 p. 100 en question lorsque la Commission des grains en faisait la demande.

M. McCannel: Oui, mais de la façon dont les choses fonctionnent, nous n'avons aucun choix parce qu'il s'agit d'une attribution obligatoire prise sur l'ensemble dès le début.

M. McKnight: Mais cette attribution est toujours faite.

M. McCannel: Oui.

M. McKnight: Pourriez-vous nous parler de la répartition de l'utilisation des wagons des producteurs en ce qui a trait aux types de grains; blé durum, blé de printemps, à l'exception du Canola? Quelles seraient les proportions?

M. McCannel: Je suis désolé, mais je ne crois pas avoir suffisamment ces chiffres en tête pour me permettre de vous les donner de mémoire. Je pourrais probablement les sortir des renseignements que nous possédons déjà, mais . . .

M. McKnight: C'est tout simplement en fait pour savoir s'il y a eu une augmentation dans les derniers temps de l'utilisation des wagons de producteurs pour certaines espèces de grains.

M. McCannel: Oui, et elle a été assez importante. Au port de Vancouver, le colza est le principal type de grain transporté. Je pense ensuite qu'en second lieu, ce serait l'orge, autant celui de la Commission que celui du marché. Viendrait ensuite à peu près à égalité le seigle et le lin avec un certain avantage pour ce dernier.

M. McKnight: Mais vous n'avez aucune responsabilité en ce qui a trait à ces wagons une fois qu'ils ont été accordés en priorité à la Commission canadienne des grains?

M. McCannel: Non. Ils entrent alors dans le système d'expédition par blocs administré par la Commission canadienne du blé.

M. McKnight: Et ils deviennent alors la responsabilité de la Commission.

M. McCannel: Oui.

M. McKnight: Merci, monsieur McCannel.

Le président: Merci, monsieur McKnight.

Monsieur Neil.

M. Neil: Merci, monsieur le président. Ma question s'adresse à M. Kroeger. Elle est à propos de l'article 17.(1)(a) qui donne à l'administrateur le pouvoir de mener des études sur les questions afférentes au transport, à l'expédition ou à la manutention du grain.

[Text]

You indicated earlier that the staff of the administrator would be limited. I would assume the majority of his staff would be office staff and the like. How will the administrator be able to go about carrying out these studies? It would seem to me he would require the services of experts in the area. Is it the intention of the government in working out the budget for the administrator that money will be set aside for the purpose of hiring so-called "experts" to allow the administrator to carry out these studies?

Mr. Kroeger: Yes, Mr. Chairman. It is not contemplated that the administrator himself would have a large research staff, but rather that where the senior committee agreed—and their agreement is required... that a study ought to be undertaken, I would expect that the administrator would have at his disposal a budget to engage consultants, to commission research by expert bodies in the private sector, or possibly in the universities.

Mr. Neil: So his staff itself would not be in the ordinary course carrying out studies of this nature.

Mr. Kroeger: I think we would be rather resistant to building up an in-house research capability. There are always the risks that you start multiplying the bureaucracy if you get into very much of that. The bias would be to buy it rather than to make it, as the phrase has it.

Mr. Neil: Would he have access to professionals from the Canadian Transport Commission to carry out studies on his behalf, or from the grains group and so on?

Mr. Kroeger: Given the decision by the government and hopefully the approval by Parliament for the creation of this agency, I think bodies such as the Department of Transport and the CTC would be expected to co-operate with the administrator where an area was judged to need attention.

• 2150

Mr. Neil: Would the money for his office come from the Department of Transport budget, or would it come out of funds allocated for this bill under the Royal Recommendation?

Mr. Kroeger: No. Each year in the main estimates under Transport there would be, I think, a separate allocation for the administrator or possibly the person-years and operating budget would simply be shown as part of the general budget of the Department of Transport.

Mr. Neil: I see. Thank you very much.

The Chairman: Mr. Mayer.

Mr. Mayer: Thank you very much, Mr. Chairman. While I have the opportunity, I would like to ask the grain transportation co-ordinator a couple of questions. What kind of relationship problems, special concerns, do you have with the BCR? I ask the question as a result of Mr. Reid's suggestion that one of the ways we may be able to gain some experience in terms of a producer payment option is to set up the Peace River area

[Translation]

Vous nous avez dit plus tôt que l'administrateur disposerait d'un personnel limité. Je suppose qu'il s'agirait surtout d'employés de bureau et autres employés du genre. Comment alors l'administrateur pourra-t-il mener les études en question? Il me semble qu'il aura besoin des services d'experts du domaine. Le gouvernement a-t-il l'intention au moment des décisions relatives au budget de l'administrateur de réserver une certaine partie des sommes attribuées à l'engagement d'experts pour permettre à l'administrateur de mener ces études?

M. Kroeger: Oui, monsieur le président. Il n'est pas prévu que l'administrateur dispose d'un personnel de recherche important, mais plutôt que lorsque le Comité, dont le consentement est nécessaire, sera d'accord qu'il doit y avoir une étude, je pense que l'administrateur disposera d'un budget qui lui permettra d'engager des experts-conseils et de demander d'effectuer des recherches à des organismes d'experts du secteur privé ou même d'universités.

M. Neil: Donc, le personnel de l'administrateur ne serait pas impliqué au niveau des études courantes de cette nature.

M. Kroeger: Nous ne voudrions pas monter toute une installation de recherche interne. On risque toujours de se mettre à faire gonfler la bureaucratie lorsqu'on s'embarque dans des choses de ce genre. Nous préférierions acheter tout fait que de tout monter nous-mêmes, si vous me permettez l'expression.

M. Neil: Aurait-il accès à des professionnels de la Commission canadienne des transports pour mener des études pour lui, ou encore de la Commission des grains et le reste?

M. Kroeger: Suite à la décision du gouvernement et nous l'espérons, l'approbation du Parlement pour la création de cet organisme, je pense que le ministère des Transports et la CCT, par exemple, devraient théoriquement coopérer avec l'administrateur là où le besoin s'en fera sentir.

M. Neil: Est-ce que les fonds nécessaires à ce bureau proviendraient du budget du ministère du Transport, ou proviendraient-ils de fonds alloués pour ce projet de loi en vertu d'une recommandation royale?

M. Kroeger: Non. Chaque année, dans le budget principal des dépenses de Transport, il y aurait, je crois, une allocation séparée pour l'administrateur, ou peut-être les années-personnes et le budget de fonctionnement serait simplement inscrit comme partie du budget général du ministère du Transport.

M. Neil: Je vois. Merci beaucoup.

Le président: Monsieur Mayer.

M. Mayer: Merci beaucoup, monsieur le président. Pendant que j'en ai l'occasion, j'aimerais poser quelques questions au coordonnateur du transport du grain. Quel genre de problèmes de relations, de préoccupations spéciales, avez-vous avec la BCR? Je pose la question à la suite de la suggestion de M. Reid à l'effet qu'un des moyens que nous ayons d'obtenir de l'expérience pour ce qui est de l'option paiement du producteur

[Texte]

as a specific geographic area and set up a producer option as far as payment is concerned. By doing that in a limited area, we would gain some valuable information that we could use in the review. While you are here, I think it would be very useful to the committee, and I suspect Mr. Reid would be very interested in it, if you could give us any kind of background that would relate to some of the problems, or some of the good or bad points that we might or might not have, if that kind of producer option were put into effect on a laboratory basis in the Peace River area.

Mr. McCannel: If I answer what I understand to be your specific question, Mr. Mayer, the grain transportation co-ordinator has no direct dealings with BCR. They are not involved in our weekly car allocation procedures in any way. Grain that is moved via BCR to the west coast is moved through an arrangement between the CN and the Wheat Board.

Mr. Mayer: Why specifically the CN?

Mr. McCannel: I think it is because CN is the connecting link with BCR.

Mr. Mayer: Why would you not deal directly with BCR? Why would you deal through CN to get to BCR? It has never been done? Or . . . ?

Mr. McCannel: I presume it would go back to the fact that the car allocation responsibilities given to the co-ordinator were defined as applying to the so-called dedicated grain fleet, which is the boxcar fleet that was committed by the railways for the movement of grain and the government-owned or Wheat Board-owned, hopper cars. Grain moved via BCR rolling stock is not part of that dedicated fleet. In actual fact BCR, I do not think, have committed hopper cars for the movement of grain. They may use the odd hopper-type car, but the grain they move is normally in their own boxcars or in part of the government fleet that the Wheat Board, going back some years, had negotiated, made available from the cars allocated to CN for movement over BCR lines and via BCR from their points of origin within the Peace River block.

Mr. Mayer: Does that cause any problems or unique circumstances as far as your position is concerned? The producers there are subject to the Canadian Wheat Board and quotas, the same as anybody else in a designated area. Does that . . . ?

Mr. McCannel: It has not caused us any problem, because basically the CN has been obligated or prepared—and I am not quite sure which is the correct word to use in this instance—to make a portion of their government-allocated cars available for use over BCR from points within the British Columbia section of Peace River.

• 2155

Mr. McKnight: Mr. Chairman, may I have a supplementary question?

[Traduction]

est de désigner la région de Peace River comme région géographique spécifique et d'établir une option du producteur en ce qui a trait au paiement. En faisant cela dans une région limitée, je crois qu'il serait très utile à ce comité, et j'imagine que M. Reid y serait très intéressé, que vous nous donniez un contexte lié à certains problèmes ou à certains des points bons ou moins bons que nous pourrions ou non avoir si ce genre d'option du producteur était mise en vigueur, sur une base expérimentale, dans la région de Peace River.

Mr. McCannel: Si je réponds à ce que je crois être votre question spécifique, monsieur Mayer, je dirai que le coordonnateur du transport du grain n'a aucun lien direct avec la BCR. Ils ne sont impliqués d'aucune façon dans notre processus de répartition hebdomadaire de wagons. Le grain qui est transporté par le biais de la BCR vers la côte ouest est transporté par le biais d'un arrangement entre le CN et la Commission du blé.

Mr. Mayer: Pourquoi le CN spécifiquement?

Mr. McCannel: Je crois que c'est parce que le CN constitue le lien avec la BCR.

Mr. Mayer: Pourquoi ne feriez-vous pas affaire directement avec la BCR? Pourquoi passer par le CN pour arriver à la BCR? Cela ne s'est jamais fait? Ou . . . ?

Mr. McCannel: Je crois qu'il faut se reporter au fait que les responsabilités de la répartition des wagons confiées au coordonnateur ont été définies pour s'appliquer à la soi-disant flotte consacrée de wagons, qui est la flotte de wagons ouverts engagés dans le mouvement du grain par les compagnies de chemin de fer et des wagons à trémie du gouvernement et de la Commission du blé. Le grain expédié au moyen du matériel roulant de la BCR ne fait pas partie de cette flotte. En fait, je ne crois pas que la BCR ait engagé de wagons à trémie dans le mouvement du grain. Ils peuvent utiliser les wagons dépareillés genre trémie, mais ils transportent normalement le grain dans leurs propres wagons ouverts ou dans une partie de la flotte du gouvernement que la Commission du blé, il y a plusieurs années, a négociée et a rendue disponible à partir des wagons alloués au CN pour le mouvement du grain sur les lignes de la BCR de leurs points d'origine dans la région de Peace River.

Mr. Mayer: Cela crée-t-il des problèmes ou des circonstances exceptionnelles quant à votre position? Les producteurs là-bas sont assujettis à la Commission canadienne du blé et aux contingents, de la même façon que tous les autres. Est-ce que cela . . . ?

Mr. McCannel: Cela ne nous a pas causé de problèmes parce que, fondamentalement, le CN a été obligé ou était prêt—je ne sais pas quel est le mot juste dans ce cas—à rendre une partie des wagons alloués par le gouvernement disponibles à l'utilisation sur les lignes de la BCR à partir de points du secteur Peace River de la Colombie-Britannique.

Mr. McKnight: Monsieur le président, puis-je poser une question supplémentaire?

[Text]

Did I understand you correctly, Mr. McCannel, to say they did not receive any cars from the designated fleet, with the exception of those designated from the CNR movement by the Canadian Wheat Board in the past? I guess the question is, they do not receive the use of the Canadian Wheat Board cars purchased by Wheat Board producers?

Mr. McCannel: No, that is not what I meant.

Mr. McKnight: Do they, then?

Mr. McCannel: Yes, they may receive—I do not think anybody keeps track of whether it is a hopper with “CN” on it or a hopper with “Wheat Board” on it, or a hopper with “Government of Canada” on it, but they do receive an allocation of hoppers from the grain-dedicated hopper fleet that maybe is within the B.C. area of Peace River.

Mr. McKnight: That fleet also includes the Canadian Wheat Board-owned cars?

Mr. McCannel: Yes. And I think that is in part how the Wheat Board would rationalize this arrangement with CN.

Mr. McKnight: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Mayer.

Mr. Mayer: Thank you, Mr. Chairman. One other question I would like to ask is important here.

We have talked about the size of the administrator in relation to the bill and you are in, I would think, a unique position in assessing the size of the staff—and I overestimated your staff the other day. I believe you said your staff was about 20, and the department officials have suggested a staff in the neighbourhood of 35. Would that seem to be a reasonable size as you read the bill and envisage the activities and responsibilities and duties of the administrator?

Mr. McCannel: Yes. That presumes all of the projected responsibilities as we interpret them in the bill.

Mr. Mayer: This leads me to my last question, Mr. Chairman.

In many ways—and I grew up in the middle of the Prairies; I grew up in the middle of Saskatchewan, and I used to think Winnipeg was a long way away from where I grew up and farmed, and the Peace River country was even further away. I have often thought it would be a good idea, where possible, to move some of the centre of the grain trade, whatever it may be, away from Winnipeg and more into the areas that are directly affected by good crops, bad crops, poor transportation, good transportation—those kinds of things. Would it be possible, in your opinion, let us say, to locate an administrator in Saskatoon or Lloydminster or Red Deer, or some place away from—Regina, I do not care. Put it in your multi-mode deal in the station in Regina—Chatham, New Brunswick: the Chairman has a local axe to grind on behalf of his constituents. The point is, if you get all of this concentrated in Winnipeg and it is all centred there, in many ways it becomes,

[Translation]

Est-ce que j'ai bien compris, monsieur McCannel, que vous disiez qu'ils n'ont pas reçu de wagons de la flotte désignée, à l'exception de ceux désignés à partir du mouvement du CN effectués par la Commission canadienne du blé dans le passé? Je crois que la question est qu'ils n'ont pas droit à l'usage des wagons de la Commission canadienne du blé achetés par les producteurs de la Commission du blé?

M. McCannel: Non, ce n'est pas ce que j'ai voulu dire.

M. McKnight: Y ont-ils droit?

M. McCannel: Oui, ils peuvent en recevoir, je ne crois pas que personne garde un dossier à savoir si c'est un wagon marqué «CN» ou un wagon à trémie marqué «Commission du blé», ou un autre marqué «Gouvernement du Canada», mais ils reçoivent une allocation de wagons à trémie de la flotte consacrée de wagons à trémie qui peut être dans la région Peace River de la Colombie-Britannique.

M. McKnight: Cette flotte inclut aussi les wagons de la Commission canadienne du blé?

M. McCannel: Oui. Et je crois que c'est en partie ainsi que la Commission du blé justifierait cet arrangement avec le CN.

M. McKnight: Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Mayer.

M. Mayer: Merci, monsieur le président. J'aimerais poser une autre question importante ici.

Nous avons parlé des dimensions du bureau de l'administrateur en relation avec le projet de loi et vous êtes dans une position unique, je crois, pour évaluer l'importance numérique qu'aura votre personnel, et j'ai surestimé votre personnel l'autre jour. Je crois que vous avez dit que votre personnel était au nombre de 20 et les autorités du ministère ont suggéré un personnel d'environ 35 personnes. Cela vous semble-t-il un nombre raisonnable à la lecture du projet de loi et lorsque vous considérez les activités et les responsabilités et les fonctions de l'administrateur?

M. McCannel: Oui. Cela suppose toutes les responsabilités prévues telles que nous les interprétons dans le projet de loi.

M. Mayer: Ce qui m'amène à ma dernière question, monsieur le président.

De plusieurs façons, et j'ai été élevé dans les Prairies; j'ai été élevé au milieu de la Saskatchewan et j'ai toujours pensé que Winnipeg était très éloigné de là où j'ai été élevé et où j'ai pratiqué l'agriculture, et Peace River était encore plus éloigné. J'ai souvent pensé que ce serait une bonne idée, lorsque c'est possible, de déplacer certains centres du commerce du grain, quels qu'ils soient, de Winnipeg et de les relocaliser dans les régions directement affectées par les bonnes ou mauvaises récoltes, par le bon ou mauvais transport... ce genre de choses. Serait-il possible, à votre avis, disons de placer un administrateur à Saskatoon, Lloydminster ou Red Deer, ou à un endroit éloigné de Regina, ce n'est pas important. Placez-le dans votre propre station multi-mode de Regina—Chatam, Nouveau-Brunswick: le président a un cheval de bataille local pour ses électeurs. La question est que si vous concentrez tout cela à Winnipeg qui devient alors le centre, je crois que c'est

[Texte]

I would argue, removed from the decisions that it effects. Do you see any possibility for decentralizing or moving some of the decision-making authority away from Winnipeg?

Mr. McCannel: I guess anything is possible, but my reaction or comment would be that it would be quite impractical. I think communication is vital in this business. Many, many comments have been made about the multiplicity of agencies; the variety of roles, the complexity of the system. It is absolutely imperative that there be close linkages and ease of communication; and with the major agencies in the grain industry located in Winnipeg, as they are, for whatever reason—and I am referring to the Grain Commission, the Wheat Board, the head offices of a number of the companies, the commodity exchange, Canada Grain Council; all entities that are involved in one way or another in this business. I think it is imperative that the main office of the agency be right there with everybody else.

• 2200

As to keeping in touch with what is going on in the country where the problems often occur, I think there is a need for producers to have access, and that can be done readily now through electronic communication linkages. The ease of travel today should not present any barrier or impediment. If it is important that the agency be accessible, the employees of the agency be known and be prepared to go out and meet people and interact at country meetings, at tea meetings, it might even be argued that if this interaction with the individual producers in the field appears to be critical and very important, then you could establish field offices to have a presence closer to the producer.

Mr. Mayer: I believe the GTA now has some offices located in, as you call them, field offices away from Winnipeg. Is that correct?

Mr. McCannel: We have one office with two people in Edmonton.

Mr. Mayer: And what is their responsibility?

Mr. McCannel: Primarily the one I have described of communication—relaying information, receiving information.

Mr. Mayer: I guess that makes my point to a certain degree, Mr. Chairman, that there is room for a certain amount of movement away from Winnipeg. I think the more of that we can do in many ways, where it is at all possible, the better it would be.

Thank you very much.

The Chairman: I can assure you, Mr. Mayer, I was being facetious when I said Chatham, New Brunswick. We want and we will get something much larger than that.

Now, we have reached the hour of adjournment. I have three members who wish to ask questions. If Mr. McCannel would be here tomorrow there would be an opportunity to put the questions. If not, I would suggest that we have short snappers and put them now.

[Traduction]

très éloigné des décisions qu'il effectue. Voyez-vous une possibilité de décentraliser ou de déplacer certaines autorités responsables de la prise de décision en-dehors de Winnipeg?

M. McCannel: Je crois que tout est possible, mais ma réaction ou mon commentaire serait que ce ne serait pas pratique. Je crois que les communications sont cruciales dans cette affaire. On a fait plusieurs commentaires sur la multiplicité de l'agence, la variété de ses rôles, la complexité du système. Il est impérieux qu'il y ait des liens étroits et une facilité de communication; et la plus grande partie des agences de l'industrie du grain étant situées à Winnipeg, quelle que soit la raison, et je parle de la Commission du grain, de la Commission du blé, des administrations centrales de nombreuses compagnies, de la bourse de commerce, du Conseil des grains du Canada; toute entités impliquées d'une façon ou d'une autre dans cette entreprise. Je crois qu'il est primordial que le bureau central de cette agence soit là avec tous les autres.

Quant à garder le contact avec ce qui se passe dans les régions où des problèmes se posent souvent, je crois que les producteurs doivent avoir un accès, ce qui peut être réalisé facilement maintenant par le biais de liens électroniques de communication. La facilité de voyager aujourd'hui ne devrait pas constituer une barrière ou un obstacle. S'il est important que l'agence soit accessible, que les employés de l'agence soient prêts à aller rencontrer les gens, à se mêler aux réunions en province, aux réunions de thé et on pourrait même dire que si cette interaction avec les producteurs individuels sur le terrain semble cruciale et très importante, vous pourriez alors établir des bureaux régionaux pour qu'il y ait une présence plus proche du producteur.

M. Mayer: Je crois que l'A.T.G. a maintenant des bureaux situés, comme vous dites, sur le terrain loin de Winnipeg. Est-ce exact?

M. McCannel: Nous avons un bureau de deux personnes à Edmonton.

M. Mayer: Et quelle est leur responsabilité?

M. McCannel: D'abord celle que j'ai décrite sur l'information—relayer et recevoir l'information.

M. Mayer: Je crois que cela établit ce que je voulais dire dans une certaine mesure, monsieur le président, qu'il y a de la place pour du mouvement en dehors de Winnipeg. Je crois que plus nous aurons de cela de plusieurs façons, lorsque c'est possible, mieux ce sera.

Merci beaucoup.

Le président: Je puis vous assurer, monsieur Mayer, que je faisais une facétie lorsque j'ai parlé de Chatham, Nouveau-Brunswick. Nous voulons et nous obtiendrons quelque chose de plus gros que cela.

C'est maintenant l'heure d'ajourner. Trois membres désirent poser des questions. Si M. McCannel était ici demain, ils auraient l'occasion de poser ces questions. Sinon, je suggère que nous posions des questions courtes maintenant.

[Text]

Mr. McCannel will be here tomorrow. However, if those three members each had one question they wanted to put, they can do it now, and it would be in this order: Mr. Thacker, Mr. Neil and Mr. Benjamin. But if it is going to take each one five or ten minutes, I would suggest that we adjourn.

Some hon. Members: Agreed.

Mr. Flis: Mr. Chairman, on a point of order, we did waste a lot of time at the beginning on a point of order which was not a point of order. I would recommend we complete at least Clause 17 before we adjourn to make up for that lost time.

Mr. Mazankowski: Well, Mr. Chairman, why do we not sit all night then? If debate is a waste of time, Mr. Flis, you have a lot to learn around this place. We had an agreement to adjourn at 10.00 p.m., Mr. Chairman.

The Chairman: The committee is adjourned until 9.00 a.m. tomorrow morning.

[Translation]

M. McCannel sera ici demain. Toutefois, si ces trois membres avaient une question à poser chacun, ils pourraient le faire maintenant, dans cet ordre: M. Thacker, M. Neil et M. Benjamin. Mais s'il faut cinq ou dix minutes à chacun, je propose d'ajourner.

Des voix: Adopté.

M. Flis: Un rappel au Règlement, monsieur le président, nous avons perdu beaucoup de temps au début sur un rappel au Règlement qui n'était pas un rappel au Règlement. Je recommande que nous achevions au moins la disposition 17 avant d'ajourner afin de compenser cette perte de temps.

M. Mazankowski: Eh bien, monsieur le président, pourquoi ne pas siéger toute la nuit en ce cas? Si le débat vous paraît une perte de temps, monsieur Flis, vous avez beaucoup à apprendre ici. Nous avons convenu d'ajourner à 22h00, monsieur le président.

Le président: Le Comité ajourne jusqu'à 9h00 demain matin.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

At 7:30 p.m.:

From the Ministry of State for Economic Development:

Mr. Arthur Kroeger, Secretary.

From the Department of Transport:

Mr. Denis Lefebvre, General Counsel.

Mr. Mike Farquhar, Director General, Railway & Grain
Transportation.

From the Grain Transportation Authority (Winnipeg):

Mr. J.E. McCannel, Acting Grain Transportation Co-
ordinator.

A 19h30:

Du département d'État au Développement économique:

M. Arthur Kroeger, secrétaire.

Du ministère des Transports:

M. Denis Lefebvre, avocat-conseil général.

M. Mike Farquhar, directeur général, Transport ferroviaire
et transport de céréales.

De l'Administration du transport des céréales (Winnipeg):

M. J.E. McCannel, co-ordonnateur suppléant du transport
des céréales.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 128

Thursday, September 8, 1983

Chairman: Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 128

Le jeudi 8 septembre 1983

Président: Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

Transport

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transports

RESPECTING:

Bill C-155, An Act to facilitate the transportation,
shipping and handling of western grain and to amend
certain Acts in consequence thereof

CONCERNANT:

Projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport,
l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et
modifiant certaines lois en conséquence

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the

Thirty-second Parliament, 1980-81-82-83

Première session de la

trente-deuxième législature, 1980-1981-1982-1983

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Robert Bockstael

MEMBERS/MEMBRES

Les Benjamin
Jean-Guy Dubois
Jesse Flis
Charles Mayer
Don Mazankowski
Bill McKnight
Marcel Ostiguy
John Reid—(10)

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Maurice A. Dionne

Vice-président: Robert Bockstael

ALTERNATES/SUBSTITUTS

Vic Althouse
Rolland Dion
Gaston Gourde
Bert Hargrave
Bernard Loiselle
Jack Murta
Doug Neil
Alain Tardif
Claude Tessier
Charles Turner—(10)

(Quorum 6)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 69(4)(b)

On Thursday, September 8, 1983:

Vic Althouse replaced Stan Hovdebo

Conformément à l'article 69(4)b) du Règlement

Le jeudi 8 septembre 1983:

Vic Althouse remplace Stan Hovdebo

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, SEPTEMBER 8, 1983
(193)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:02 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Bockstael, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Dubois, Flis, Mayer, Mazankowski, McKnight and Reid (*Kenora—Rainy River*).

Alternates present: Messrs. Hargrave, Neil and Tardif.

Other Members present: Messrs. Thacker and Towers.

In Attendance: Mr. Keith Thompson, Senior Counsel, Canadian Transport Commission and Mr. John Christopher, Research Officer, Library of Parliament.

Witnesses: From the Ministry of State for Economic Development: Mr. Arthur Kroeger, Secretary. *From the Department of Transport:* Mr. Mike Farquhar, Director General, Railway & Grain Transportation and Mr. Denis Lefebvre, General Counsel. *From the Grain Transportation Authority:* Mr. Paul Earl, Assistant Co-ordinator, Systems. *From the Canadian Transport Commission:* Mr. D.C. Hackston, Executive Director, Traffic and Tariffs.

The Committee resumed consideration of Bill C-155, An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof.

The Committee resumed consideration of Clause 17.

At 10:40 o'clock a.m., the sitting was suspended.

At 10:49 o'clock a.m., the sitting resumed.

Mr. Mazankowski moved,—That Clause 17 be amended by adding after the word "capacity", in line 24, on page 7, the following thereto:

"reliability"

After debate thereon, the question being put on the said proposed amendment, it was agreed to.

Mr. Dubois moved,—That Clause 17 be amended by deleting lines 32 to 35, on page 7, and renumbering the subsequent paragraphs accordingly.

After debate thereon, the question being put on the said proposed amendment, it was agreed to.

Mr. Benjamin moved,—That Clause 17 be amended by deleting lines 36 to 40, on page 7, and renumbering the subsequent paragraphs accordingly.

After debate thereon, the question being put on the said proposed amendment, it was agreed to.

Mr. Benjamin moved,—That Clause 17 be amended by deleting lines 41 to 44, on page 7.

After debate thereon, the question being put on the said proposed amendment, it was agreed to.

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 8 SEPTEMBRE 1983
(193)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9h02 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) (président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Bockstael, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Dubois, Flis, Mayer, Mazankowski, McKnight et Reid (*Kenora—Rainy River*).

Substituts présents: MM. Hargrave, Neil et Tardif.

Autres députés présents: MM. Thacker et Towers.

Aussi présents: M. Keith Thompson, avocat-conseil principal, Commission canadienne des Transports et M. John Christopher, attaché de recherche, Bibliothèque du parlement.

Témoins: Du département d'État au développement économique: M. Arthur Kroeger, secrétaire. *Du ministère des Transports:* M. Mike Farquhar, directeur général, transport ferroviaire et transport des céréales et M. Denis Lefebvre, avocat-conseil général. *De l'administration du transport des céréales:* M. Paul Earl, coordonnateur adjoint, systèmes. *De la Commission canadienne des Transports:* M. D.C. Hackston, directeur exécutif, transport et tarifs.

Le Comité reprend l'étude du projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence.

Le Comité reprend l'étude de l'article 17.

A 10h40, le Comité suspend ses travaux.

A 10h49, le Comité reprend ses travaux.

M. Mazankowski propose,—Que l'article 17 soit modifié par l'insertion à la ligne 18, à la page 7, après le mot «capacité» de ce qui suit:

«la fiabilité»

Après débat, ledit amendement proposé, mis aux voix, est adopté.

M. Dubois propose,—Que l'article 17 soit modifié par suppression des lignes 26 à 29, page 7, et par les changements de désignation littérale qui en découlent.

Après débat, ledit amendement proposé, mis aux voix, est adopté.

M. Benjamin propose,—Que l'article 17 soit modifié par suppression des lignes 30 à 34, page 7, et par les changements de désignation littérale qui en découlent.

Après débat, ledit amendement proposé, mis aux voix, est adopté.

M. Benjamin propose,—Que l'article 17 soit modifié par suppression des lignes 35 à 38, page 7.

Après débat, ledit amendement proposé, mis aux voix, est adopté.

Mr. Mazankowski moved,—That Clause 17 be amended by adding after the word “promote”, on page 8, the following thereto:

“, and shall require, if necessary”.

And debate arising thereon;

During the course of the meeting, Mr. Thompson, Committee adviser, and the witnesses, answered questions.

At 12:30 o'clock p.m., the Committee adjourned until 1:30 o'clock p.m. this day.

AFTERNOON SITTING (194)

The Standing Committee on Transport met at 1:32 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Bockstael, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Dubois, Flis, Mayer, Mazankowski, McKnight and Reid (*Kenora—Rainy River*).

Alternates present: Messrs. Hargrave, Neil and Tardif.

Other Members present: Messrs. Thacker and Towers.

In Attendance: Mr. Keith Thompson, Senior Counsel, Canadian Transport Commission and Mr. John Christopher, Research Officer, Library of Parliament.

Witnesses: From the Ministry of State for Economic Development: Mr. Arthur Kroeger, Secretary. *From the Canadian Transport Commission:* Mr. D.C. Hackston, Executive Director, Traffic and Tariffs and Mr. John Heads, Executive Director, Railway Transport Committee. *From the Department of Transport:* Mr. Denis Lefebvre, General Counsel. *From the Grain Transportation Authority (Winnipeg):* Mr. J.E. McCannell, Acting Grain Transportation Coordinator.

The Committee resumed consideration of Bill C-155, An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof.

The Committee resumed consideration of Clause 17.

The Committee resumed debate on the proposed amendment of Mr. Mazankowski,—That Clause 17 be amended by adding after the word “promote”, in line 1, on page 8, the following thereto:

“, and shall require, if necessary,”

After debate thereon, the question being put on the said proposed amendment, it was negatived on the following division:

YEAS

Messrs.

Benjamin
Mazankowski

McKnight
Neil—4

NAYS

Messrs.

Bockstael
Reid (*Kenora—Rainy River*)

M. Mazankowski propose,—Que l'article 17 soit modifié par l'addition après le mot «promouvoir», à la ligne 39, page 7, de ce qui suit:

«et exiger le cas échéant»

Le débat s'engage par la suite;

Au cours de la séance, M. Thompson, conseiller au Comité, et les témoins répondent aux questions.

A 12h30, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 13h30.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI (194)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 13h32 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) (président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Bockstael, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Dubois, Flis, Mayer, Mazankowski, McKnight et Reid (*Kenora—Rainy River*).

*Substituts présents: MM. Hargrave, Neil et Tardif.

Autres députés présents: MM. Thacker et Towers.

Aussi présents: M. Keith Thompson, avocat-conseil principal, Commission canadienne des Transports et M. John Christopher, attaché de recherche, Bibliothèque du parlement.

Témoins: Du département d'État au développement économique: M. Arthur Kroeger, secrétaire. *De la Commission canadienne des Transports:* M. D.C. Hackston, directeur exécutif, transport et tarifs, et M. John Heads, directeur exécutif, Comité du transport ferroviaire. *Du ministère des Transports:* M. Denis Lefebvre, avocat-conseil général. *De l'administration du transport des céréales (Winnipeg):* M. J.E. McCannell, coordonnateur suppléant transport des céréales.

Le Comité reprend l'étude du projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence.

Le Comité reprend l'étude de l'article 17.

Le Comité reprend les débats sur l'amendement proposé de M. Mazankowski,—Que l'article 17 soit modifié par l'addition après le mot «promouvoir», à la ligne 39, page 7, de ce qui suit:

«et exiger le cas échéant»

Après débat, ledit amendement proposé, mis aux voix, est rejeté de la façon suivante

POUR

Messieurs

Benjamin
Mazankowski

McKnight
Neil—4

CONTRE

Messieurs

Bockstael
Reid (*Kenora—Rainy River*)

Dubois
Flis

Tardif—5

Mr. Benjamin moved,—That Clause 17 be amended by adding after the word “promote”, in line 1, on page 8, the following thereto:

“, and may require, if necessary,”

After debate thereon, the question being put on the said proposed amendment, it was, by a show of hands, negatived: Yeas: 4; Nays: 5.

Mr. Neil moved,—That Clause 17 be amended by adding after the word “efficient”, in line 3, on page 8, the following thereto:

“and reliable”

After debate thereon, the question being put on the said proposed amendment, it was agreed to.

Mr. Neil moved,—That Clause 17 be amended by adding after the word “grain”, in line 3, on page 8, the following thereto:

“for the purpose of maximizing returns to producers”.

After debate thereon, the question being put on the said proposed amendment, it was agreed to.

Paragraph (g), as amended, carried.

Mr. Mazankowski moved,—That Clause 17 be amended by adding a new subclause (2) after line 3, on page 8, and renumbering the subsequent subclause accordingly:

“17. (2) The Administrator shall be responsible for facilitating the movement of export and domestic grain and shall ensure that the transportation system is efficient, reliable and effective with the objective of maximizing returns to the producers.”

After debate thereon, by unanimous consent, Mr. Mazankowski withdrew his amendment.

Mr. Mazankowski moved,—That Clause 17 be amended by adding a new subclause (2) after line 3, on page 8, and renumbering the subsequent subclause accordingly:

“17. (2) The Administrator shall exercise his powers in such manner as to facilitate the movement of grain and to ensure that the grain transportation system is efficient, reliable and effective with the objective of maximizing returns to the producers.”

After debate thereon, the question being put on the said proposed amendment, it was agreed to.

Mr. McKnight moved,—That Clause 17 be amended by deleting the word “may” and substituting thereafter “shall”, in line 4, on page 8, and by adding after item “(1)” in line 7, on page 8, the following thereto:

“and all reports shall be made public”.

After debate thereon, by unanimous consent, Mr. McKnight withdrew his amendment.

Dubois
Flis

Tardif—5

M. Benjamin propose,—Que l'article 17 soit modifié par l'addition après le mot «promouvoir» à la ligne 39, page 7, de ce qui suit:

«et peut exiger s'il y a lieu»

Après débat, ledit amendement proposé, mis aux voix, est rejeté par un vote à main levée par cinq voix contre quatre.

M. Neil propose,—Que l'article 17 soit modifié par l'addition après le mot «efficaces», à la ligne 2, page 8, de ce qui suit:

«et plus fiables»

Après débat, ledit amendement proposé, mis aux voix, est adopté.

M. Neil propose,—Que l'article 17 soit modifié par l'addition après le mot «efficaces», à la ligne 2, page 8, de ce qui suit:

«, en vue de maximiser les bénéfices des producteurs»

Après débat, ledit amendement proposé, mis aux voix, est adopté.

Le paragraphe g), modifié, est adopté.

M. Mazankowski propose,—Que l'article 17 soit modifié par l'adjonction d'un nouveau paragraphe après la ligne 2, page 8, et par les changements de désignation littérale qui en découlent:

«17. (2) L'Administrateur a la responsabilité de faciliter les mouvements du grain destiné au commerce extérieur et intérieur et à faire en sorte que le système de transport du grain soit efficient, fiable et efficace, afin de maximiser les bénéfices des producteurs.»

Après débat, du consentement unanime, M. Mazankowski retire son amendement.

M. Mazankowski propose,—Que l'article 17 soit modifié par l'adjonction d'un nouveau paragraphe après la ligne 2, page 8, et par les changements de désignation littérale qui en découlent:

«17. (2) L'Administrateur exerce ses pouvoirs de façon à faciliter les mouvements du grain et à faire en sorte que le système de transport du grain soit efficient, fiable et efficace, afin de maximiser les bénéfices des producteurs.»

Après débat, ledit amendement proposé, mis aux voix, est adopté.

M. McKnight propose,—Que l'article 17 soit modifié par suppression du mot «peut» et en le remplaçant par «doit», à la ligne 3, page 8, et par l'adjonction, après le «(1)» à la ligne 6, page 8, de ce qui suit:

«et tous les rapports doivent être rendus publics».

Après débat, du consentement unanime, M. McKnight retire son amendement.

Mr. McKnight moved,—That Clause 17 be amended by deleting in the new subclause (3) the words “or review” in line 6, on page 8.

After debate thereon, the question being put on the said proposed amendment, it was, agreed to.

Mr. Mazankowski moved,—That Clause 17 be amended by adding a new subclause 17(4) after line 7, on page 8.

“17. (4) The Administrator, on behalf of the Minister, may enter into agreements to provide for the movement of grain by motor vehicle transport where, in his opinion, such agreements would be in the best interests of the grain producers.”

And debate arising thereon;

Mr. Benjamin moved an amendment to the amendment by changing the period to a comma and adding the following words thereto:

“but such agreements shall not be made to haul grain by motor vehicle transport from a primary elevator on a branch line of railway, which has not already been abandoned by order of the Canadian Transport Commission.”

After debate thereon, the question being put on the said proposed amendment, it was negatived on the following division:

YEAS

Messrs.

Benjamin
Mayer

Mazankowski
Neil—4

NAYS

Messrs.

Bockstael
Dubois
Flis

Reid (*Kenora—Rainy River*)
Tardif—5

The question being put on the said proposed amendment, it was, agreed to on the following division:

YEAS

Messrs.

Bockstael
Dubois
Flis
Mazankowski

McKnight
Neil
Reid (*Kenora—Rainy River*)
Tardif—8

NAYS

Messrs.

Benjamin—1

And the question being put on Clause 17, as amended, it was carried on division.

By unanimous consent, the Committee reverted to Clause 15.

Mr. Mazankowski moved,—That Clause 15 be amended by deleting lines 4 to 10, on page 7, and substituting the following therefor:

M. McKnight propose,—Que l'article 17 soit modifié en supprimant dans le nouveau paragraphe (3) les mots «ou examens» à la ligne 5, page 8.

Après débat, ledit amendement proposé, mis aux voix, est adopté.

M. Mazankowski propose,—Que l'article 17 soit modifié par l'adjonction, après la ligne 6, page 8, du nouveau paragraphe 17(4) ci-dessous:

«17. (4) L'Administrateur peut conclure, pour le compte du ministre, des accords pour le transport routier du grain, s'il les estime conformes aux intérêts des producteurs de grain.»

Le débat s'engage par la suite;

M. Benjamin propose un sous-amendement par le changement du point par une virgule et en ajoutant les mots suivants:

«mais que ces accords ne soient pas conclus pour le transport routier du grain à partir d'un élévateur sur une ligne de chemin de fer qui n'a pas déjà été abandonnée selon un décret de la Commission canadienne des Transports.»

Après débat, ledit amendement proposé, mis aux voix, est rejeté de la façon suivante:

POUR

Messieurs

Benjamin
Mayer

Mazankowski
Neil—4

CONTRE

Messieurs

Bockstael
Dubois
Flis

Reid (*Kenora—Rainy River*)
Tardif—5

Ledit amendement proposé, mis aux voix, est adopté de la façon suivante:

POUR

Messieurs

Bockstael
Dubois
Flis
Mazankowski

McKnight
Neil
Reid (*Kenora—Rainy River*)
Tardif—8

CONTRE

Messieurs

Benjamin—1

L'article 17 modifié, mis aux voix, est adopté à la majorité.

Du consentement unanime, le Comité revient à l'étude de l'article 15.

M. Mazankowski propose,—Que l'article 15 soit modifié en retranchant les lignes 4 à 10, à la page 7, et en les remplaçant par ce qui suit:

“Such officers and employees as in the opinion of the Minister are necessary to assist the Administrator in exercising his powers and performing his duties and functions under this Act shall be appointed in accordance with the Public Service Employment Act.”

The question being put on the said proposed amendment, it was, agreed to.

Clause 15, as amended, carried.

On Clause 18.

Mr. Mazankowski moved,—That Clause 18 be amended by adding after the word “tonnage”, in line 22, on page 8, the following thereto:

“and on any other basis to be found reasonable.”.

After debate thereon, the question being put on the said proposed amendment, it was agreed to.

Mr. Benjamin moved,—That Clause 18 be amended by striking out lines 25 to 48, on page 8, and lines 1 to 10, on page 9, and substituting the following therefor:

“met by any railway company

(d) monitor the performance of system participants to ascertain whether or not they are meeting the performance objectives referred to in paragraph (c); and

(e) develop, for possible implementation under section 21, a scheme of sanctions applicable to railway companies and make recommendations to the Minister on the advisability of implementing that scheme.”

After debate thereon, the question being put on the said proposed amendment, it was, negatived on the following division:

YEAS

Messrs.

Benjamin—1

NAYS

Messrs.

Bockstael	McKnight
Dubois	Neil
Flis	Reid (<i>Kenora—Rainy River</i>)
Mayer	Tardif—8

Mr. Benjamin moved,—That Clause 18 be amended by adding after the word “companies”, in line 39, on page 8, the following thereto:

“the Canadian Wheat Board and the Canadian Grain Commission, but such awards and sanctions shall not involve the allocation of railway cars nor affect the quota system of the Canadian Wheat Board.”

By unanimous consent, Mr. Benjamin withdrew his said proposed amendment.

Mr. Benjamin moved,—That Clause 18 be amended by adding after the word “companies”, in line 39, on page 8, the following thereto:

«Le personnel que le ministre estime nécessaire pour permettre à l'administrateur de s'acquitter des fonctions qui lui confère la présente loi sera nommé conformément à la Loi sur l'emploi dans la Fonction publique.»

Ledit amendement proposé, mis aux voix, est adopté.

L'article 15, modifié, est adopté.

Quant à l'article 18.

M. Mazankowski propose,—Que l'article 18 soit modifié par l'insertion à la ligne 18, page 8, après le mot «tonnes», de ce qui suit:

«et par tout autre paramètre qui sera jugé raisonnable».

Après débat, ledit amendement proposé, mis aux voix, est adopté.

M. Benjamin propose,—Que l'article 18 soit modifié par substitution, aux lignes 21 à 48, page 8, et aux lignes 1 à 4, page 9, de ce qui suit:

«atteindre par toute compagnie de chemin de fer sur une période donnée, en ce qui concerne le transport, l'expédition et la manutention du grain;

d) vérifier si les compagnies de chemin de fer atteignent les objectifs de résultats visés à l'alinéa c);

e) élaborer, pour mise en oeuvre éventuelle selon l'article 21, un système de sanctions applicable aux compagnies de chemin de fer et faire des recommandations au ministre sur l'opportunité de cette mise en oeuvre.»

Après débat, ledit amendement proposé, mis aux voix, est rejeté comme suit:

POUR

Messieurs

Benjamin—1

CONTRE

Messieurs

Bockstael	McKnight
Dubois	Neil
Flis	Reid (<i>Kenora—Rainy River</i>)
Mayer	Tardif—8

M. Benjamin propose,—Que l'article 18 soit modifié en ajoutant après les mots «compagnies de chemin de fer», les mots suivants:

«la Commission canadienne du blé et la Commission canadienne des grains, mais que ces primes et ces sanctions ne s'appliquent en rien à l'affectation des wagons ni n'affectent le système de quota de la Commission canadienne du blé.»

Du consentement unanime, M. Benjamin retire son amendement proposé.

M. Benjamin propose,—Que l'article 18 soit modifié en ajoutant après les mots «compagnies de chemin de fer», à la ligne 39, page 8, ce qui suit:

"the Canadian Wheat Board and the Canada Grain Commission as the administrator considers appropriate"

After debate thereon, the question being put on the said proposed amendment, it was negatived on the following division:

YEAS

Messrs.

Benjamin—1

NAYS

Messrs.

Bockstael
Dubois
Flis

Reid (*Kenora—Rainy River*)
Tardif—5

Mr. Benjamin moved,—That Clause 18 be amended by deleting the semicolon at the end of line 45, on page 8, and substituting the following therefor:

"but such awards and sanctions shall not involve the allocation of railway cars nor affect the quota system of the Canadian Wheat Board".

After debate thereon, the question being put on the said proposed amendment, it was, negatived on the following division:

YEAS

Messrs.

Benjamin—1

NAYS

Messrs.

Bockstael
Dubois
Flis

Reid (*Kenora—Rainy River*)
Tardif—5

The question being put on the subparagraph 18(1)(e), it was, agreed to on the following division:

YEAS

Messrs.

Bockstael
Dubois
Flis

Reid (*Kenora—Rainy River*)
Tardif—5

NAYS

Messrs.

Benjamin
Mayer

Mazankowski
Neil—4

During the course of the meeting, Mr. Thompson, Committee Adviser, and the witnesses, answered questions.

«de la Commission canadienne du blé et de la Commission canadienne des grains»

Après débat, ledit amendement proposé, mis aux voix, est rejeté de la façon suivante:

POUR

Messieurs

Benjamin—1

CONTRE

Messieurs

Bockstael
Dubois
Flis

Reid (*Kenora—Rainy River*)
Tardif—5

M. Benjamin propose,—Que l'article 18 soit modifié en remplaçant le point-virgule à la fin de la ligne 46, de la page 8, par ce qui suit:

«mais ses primes et ses sanctions ne s'appliquent pas à l'affectation des wagons ni n'affectent le système de quota de la Commission canadienne du blé».

Après débat, ledit amendement proposé, mis aux voix, est rejeté de la façon suivante:

POUR

Messieurs

Benjamin—1

CONTRE

Messieurs

Bockstael
Dubois
Flis

Reid (*Kenora—Rainy River*)
Tardif—(5)

L'alinéa 18(1)(e), mis aux voix, est adopté de la façon suivante:

POUR

Messieurs

Bockstael
Dubois
Flis

Reid (*Kenora—Rainy River*)
Tardif—5

CONTRE

Messieurs

Benjamin
Mayer

Mazankowski
Neil—4

Au cours de la séance, M. Thompson, conseiller du Comité, et les témoins répondent aux questions.

At 6:10 o'clock p.m., the Committee adjourned until 7:30 o'clock p.m. this day. A 18h10, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 19h30.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Thursday, September 8, 1983

• 0903

The Chairman: Order please. We are resuming consideration of Bill C-155, and we are on Clause 17.

On Clause 17...

The Chairman: When we broke yesterday, members were putting some questions to Mr. McCannel. He is not here this morning; he must have run into an emergency of some kind. He has been delayed. In any case, I was getting to the point where I thought we were going back into an examination of witnesses rather than clause-by-clause study of the bill.

We will now continue with Clause 17. We had a motion at line 24...

Mr. McKnight: Excuse me, Mr. Chairman, but just before you start, I have a point of order. I believe Mr. Thacker was on your list last night. I think he had some questions of Mr. McCannel but, also, questions of the other witnesses regarding the general discussion we had on Clause 17, and I am sure that he would be prepared to continue that questioning briefly this morning.

• 0905

The Chairman: That is quite in order.

If you wish to put questions to Mr. Kroeger or Mr. Lefebvre or Mr. Farquhar, be my guest, Mr. Thacker.

Mr. Thacker: Mr. Chairman, about Clause 17, I am always fascinated by duties and functions and the wording that is used. I am wondering if Mr. Kroeger or one of your other assistants here could tell me how they came up with the wording under Clause 17.(1)(a), "with the concurrence of the Committee"; in Clause 17.(1)(d), "in consultation with the Committee; the same in (e); the same in (f); but in Clause 17.(1)(b), "make recommendations"; in (c), "provide advice to".

What was your thinking as to why you used those different words—and I am thinking in the context of what you were imagining the administrator would do on his own before or after being in touch with or together with the committee.

Mr. Arthur Kroeger (Secretary, Ministry of State for Economic Development): Mike Farquhar can perhaps answer that, and I may follow up with a comment.

The Chairman: Mr. Farquhar.

Mr. Mike Farquhar (Director General, Railway and Grain Transportation, Transport Canada): Mr. Chairman, about Clause 17.(1)(a), the principle behind the wording there was a

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le jeudi 8 septembre 1983

Le président: Messieurs, la séance est ouverte. Nous poursuivons l'étude du Bill C-155 et nous en sommes à l'article 17.

A l'article 17...

Le président: Nous nous sommes interrompus hier alors que des membres du Comité posaient des questions à M. McCannel. Il n'est pas ici ce matin. Il s'est sans doute présenté une situation urgente quelconque et il a été retardé. De toute façon, j'atteignais le stade où j'estimais que nous revenions à un examen des témoins plutôt qu'à une étude du bill article par article.

Nous allons reprendre à l'article 17. On avait présenté une motion à la ligne 24...

M. McKnight: Excusez-moi, monsieur le président, mais avant que nous débutions je désire soulever une question d'ordre. Je crois que M. Tacker figurait hier sur votre liste. Il avait, semble-t-il, des questions à poser non seulement à M. McCannel, mais aussi aux autres témoins concernant la discussion générale que nous avons eue au sujet de l'article 17, et je suis sûr qu'il serait disposé ce matin à poursuivre brièvement cet interrogatoire.

Le président: Cela est tout à fait dans l'ordre.

Si vous désirez poser des questions à M. Kroeger ou M. Lefebvre ou M. Farquhar, je vous invite à le faire monsieur Thacker.

M. Thacker: Au sujet de l'article 17, monsieur le président, je suis toujours fasciné par les tâches et fonctions et les termes qui y sont utilisés. Je me demande si M. Kroeger ou l'un de vos adjoints ici pourrait m'expliquer le choix de certaines expressions, à savoir, à l'article 17.(1)(a), «avec l'approbation du Comité»; à l'article 17.(1)(d), «d'accord avec le Comité»; de même pour e); de même pour f); mais à l'article 17.(1) b), «formuler des recommandations»; et en c), «donner des avis au».

Qu'est-ce qui vous a incité à choisir ces différentes expressions—et je songe surtout à ce que vous vous imaginiez que l'administrateur ferait de son propre chef avant ou après avoir communiqué avec le Comité, ou de concert avec le Comité.

M. Arthur Kroeger (secrétaire, département d'État aux développements économiques): Mike Farquhar peut sans doute répondre à cette question et je poursuivrai peut-être en formulant un commentaire.

Le président: Monsieur Farquhar.

M. Mike Farquhar (directeur général, chemins de fer et transport du grain, Transport Canada): Monsieur le président, en ce qui a trait à l'article 17.(1)(a), il a été rédigé ainsi parce

[Texte]

desire not to have the administrator's office be an office that would primarily be doing a number of studies on a wide range of subjects. It was thought best that the studies should be oriented towards some of the needs and requirements and wishes of the senior committee, and that is why the wording "with the concurrence" was included in there: so there would be some sense of commitment of the members of the committee to the studies that were being undertaken.

Mr. Thacker: Mr. Chairman, does that mean the administrator cannot on his own carry out studies on matters related to transportation, shipping and handling?

Mr. Farquhar: He could initiate studies certainly on his own, but I would think the vast majority of those would be done in consultation with the members of the committee. Of course, there may be studies which the minister himself would wish the administrator to undertake, and he could so direct. It may well be that the administrator may indicate to the minister that there are areas he would like to pursue and the minister in effect could direct him to do so. So there would be a fair range of scope, but it was thought to place greater emphasis on the linkage between the administrator and the committee it should be with their concurrence.

Mr. Thacker: Yes, but I would, Mr. Chairman, like to have what the government's thinking was.

By using the word "concurrence", are you precluding the administrator from doing a study on his own?

Mr. Farquhar: In essence, yes, that is correct.

Mr. Thacker: Okay. So the administrator, under Clause 17.(1)(a), can only get into these studies if he is working in consultation with the committee.

Mr. Farquhar: That is the intent of the clause, yes.

Mr. Thacker: That is the intent of the clause.

Moving down to Clause 17.(1)(d), where you state "in consultation with the Committee, review whether or not railway cars", and likewise in (e), can the administrator on his own do a study and then consult, or does he have to . . . ?

Mr. Farquhar: On that particular clause, he can do that on his own. That was a specific request, if you like, that emerged from the central co-ordinating agency task force: that the administrator should specifically look at that particular area.

The Chairman: Before you spend a lot of time on Clause 17.(1)(d), I might tell you that I have notice of an amendment to delete that clause.

Mr. Thacker: It would be the same wording, Mr. Chairman, in (e). I am trying to get at the words "in consultation".

The Chairman: I think I have one to delete Clause (e) too.

[Traduction]

que nous ne désirions pas que le bureau de l'administrateur se consacre principalement à de nombreuses études sur une vaste gamme de sujets. Nous avons cru que les études devraient être orientées en fonction de certains besoins, exigences et souhaits du Comité supérieur, et c'est pourquoi nous avons opté pour l'expression «avec l'approbation», c'est-à-dire que les membres du Comité se trouveraient engagés dans un certain sens dans les études qui allaient être effectuées.

M. Thacker: Cela veut-il dire, monsieur le président, que l'administrateur ne peut pas de son propre chef effectuer des études sur des questions touchant les transports, l'expédition et la manutention?

M. Farquhar: Il pourrait certainement entreprendre des études de son propre chef, mais je croirais que la vaste majorité de celles-ci seraient effectuées d'accord avec les membres du Comité. Il se peut, bien sûr, que le ministre lui-même désire voir l'administrateur entreprendre une étude donnée et il pourrait alors lui donner instruction de le faire. Il se pourrait aussi que l'administrateur indique au ministre certains secteurs qu'il désirerait étudier et le ministre pourrait effectivement lui donner instruction de le faire. Il existerait donc une marge assez grande de manoeuvre, mais nous avons pensé que, dans le but de souligner davantage le lien entre l'administrateur et le Comité, ce genre d'action devrait nécessiter l'approbation de ce dernier.

M. Thacker: Oui, mais j'aimerais savoir, monsieur le président, quelle était l'intention du gouvernement.

En utilisant le terme «approbation», empêchez-vous l'administrateur d'effectuer une étude de son propre chef?

M. Farquhar: Essentiellement, oui, cela est exact.

M. Thacker: Très bien. En vertu de l'article 17.(1)a), l'administrateur ne peut donc s'engager dans ces études que s'il travaille en se concertant avec le Comité.

M. Farquhar: Oui, c'est l'intention de l'article.

M. Thacker: C'est l'intention de l'article.

Passons donc maintenant à l'article 17.(1)d), dans lequel vous déclarez «d'accord avec le Comité, examiner si les wagons», et de même en e), l'administrateur peut-il effectuer une étude de son propre chef et ensuite consulter, ou est-il tenu . . . ?

M. Farquhar: Dans cet alinéa particulier, l'administrateur peut agir de son propre chef. Il s'agissait d'une demande particulière, si l'on veut, qui émanait du groupe d'étude de l'organisme central de coordination, à savoir que l'administrateur devrait voir lui-même à ce secteur particulier.

Le président: Avant de consacrer trop de temps à l'article 17.(1)d), je ferai remarquer que j'ai en main un avis d'amendement visant la suppression de cet alinéa.

M. Thacker: Ce serait le même texte, monsieur le président, en e). Je veux surtout m'arrêter sur l'expression «d'accord avec».

Le président: Je crois avoir aussi en main un avis en vue de la suppression de l'alinéa e) également.

[Text]

Mr. Thacker: And (f), "in consultation", as well? Maybe they are going to delete that too.

The Chairman: No; (d) and (e).

Mr. Thacker: I am trying to get at the distinction between those two words.

Mr. Kroeger: I think the distinction, Mr. Chairman, is that Clause 17.(1)(a) covers studies in general, and there we do not want this organization to turn into a research entity, as Mike Farquhar said; and therefore only if the committee thinks it is important that something be studied does he study it.

In Clause 17.(1)(d), (e), and (f) in effect Parliament is directing the administrator to study those things. It is, if you like, pre-empting the normal role of the committee. These are three things that are singled out in the bill which direct the administrator to study them; but aside from those three, the rule is he studies things the committee agrees ought to be studied, unless the minister intervenes.

• 0910

Mr. Thacker: Mr. Chairman, at the start where it says "The Administrator may", and then (d), (e) and (f), is it the contemplation of the government that the administrator should start those studies immediately? The word "may" implies that it is at his own discretion, when he himself decides.

Mr. Kroeger: If those three clauses survive, I think the administrator should make a fairly early start on them, once the office is organized and the various preliminaries have been gone through. I would have thought he would want to respond to the emphasis on those three specific subjects in this bill by getting at them quite early on.

Mr. Thacker: Mr. Chairman, can you then tell me approximately how many people you anticipate and what type of staff this will lead to?

Mr. Kroeger: The total number that has been talked about in meetings of the committee is 35. At present, I think Mr. McCannel has an actual strength of 18 and an authorized strength of something like 21.

There would be a modest increase in the staff required, because the administrator is going to be assuming at least two new obligations. One is the development of the notional scheme of awards and sanctions, to see whether that can be made to work; and the other one is the identification of efficiency measures, measures to improve the efficiency and capacity of the system. Both of those are new and will require a modest increase in staff. But for purposes of studies, as we were discussing yesterday, the intent would be to buy rather than to make... you go out and find yourself an expert consultant firm, or whatever, and have them do the study rather than build in permanent staff who would have essentially a research function.

[Translation]

M. Thacker: Et l'expression «de concert avec» dans l'alinéa f) également? On va sans doute la supprimer aussi?

Le président: Non; d) et e).

M. Thacker: Je voudrais m'arrêter sur la distinction entre ces deux expressions.

M. Kroeger: Je crois que la distinction, monsieur le président, réside dans le fait que l'article 17.(1)a) s'applique à des études en général, et comme l'a souligné Mike Farquhar, nous ne voulons pas que cet organisme se transforme en un groupe de recherche. Par conséquent, le Comité n'étudiera une question que s'il juge cette démarche importante.

Pour ce qui est des alinéas d), e) et f) de l'article 17.(1), le Parlement donne effectivement instruction à l'administrateur d'étudier ces questions, par dérogation, si vous voulez, au rôle normal du Comité. Il s'agit de trois points précis, énoncés dans le bill, où l'administrateur est tenu de faire des études lui-même, mais à l'exception de ces trois points, il est de règle pour lui de n'étudier que les questions dont le Comité convient, sauf intervention du ministre.

M. Thacker: Au début, monsieur le président, où le texte dit «l'administrateur peut», et ensuite aux alinéas d), e) et f), le gouvernement envisage-t-il que l'administrateur s'engage immédiatement dans ces études? Le terme «peut» laisse entendre qu'il le fait à son gré, lorsqu'il en décide lui-même.

M. Kroeger: Si ces trois alinéas demeurent dans le texte, je crois que l'administrateur devrait se mettre à l'oeuvre assez rapidement en ce qui les concerne, c'est-à-dire dès que le bureau sera organisé et que les diverses procédures préliminaires auront été remplies. Je croirais qu'il serait sensible à ces trois questions particulièrement soulignées dans le bill et voudrait donc s'y attaquer dès le début.

M. Thacker: Pouvez-vous me dire, monsieur le président, le nombre de personnes que vous prévoyez et le genre de personnel qu'il faudra mettre sur pied?

M. Kroeger: Le nombre total mentionné dans les réunions du Comité est de 35. À l'heure actuelle, je crois que M. McCannel dispose d'un effectif de 18 et que l'effectif autorisé est à peu près de 21.

Le personnel nécessaire devrait s'accroître légèrement du fait que l'administrateur devra assumer au moins deux nouvelles tâches. La première consiste dans le développement de la notion du système de sanctions et récompenses, c'est-à-dire qu'il lui faudra en examiner l'applicabilité. La deuxième tâche comporte l'identification de mesures d'efficacité ou mesures destinées à améliorer l'efficacité et la capacité du système. Ces deux tâches sont nouvelles et exigeront un léger accroissement du personnel. Pour ce qui est cependant des études, ainsi que nous en discutons hier, il s'agirait plutôt de louer des services que de les effectuer soi-même. Il s'agirait de trouver une société d'experts-conseils ou quelque chose du genre et de lui commander une étude plutôt que de mettre sur pied un personnel permanent affecté essentiellement à la recherche.

[Texte]

Mr. Thacker: Mr. Chairman, could I then ask this? Right at the moment the administrator and his staff are paid by whom?

Mr. Kroeger: By the Department of Transport.

Mr. Thacker: By the Department of Transport... the taxpayers in general.

Mr. Kroeger: That is right, and that would continue. The administrator is an official, his staff are officials, and they would be paid in the normal way. In other words, it is not a charge to producers.

Mr. Thacker: Yes, as compared to if it were the Canadian Wheat Board where that comes off the grain producers as a smaller segment.

Mr. Kroeger: That is right.

Mr. Thacker: Thank you, Mr. Chairman, those are the questions I have.

The Chairman: Thank you, Mr. Thacker.

Mr. Neil.

Mr. Neil: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Kroeger, under Clause 17.(1)(f), it says:

(f) in consultation with the Committee, review the role of the Committee in grain transportation policy with a view to identifying means of strengthening that role;

I am just wondering if you would give us some clarification as to what is meant by that. The duties and functions of the committee have been set out in Clause 12. Is it the intention, after these consultations, to perhaps bring in amendments to the bill to enlarge the powers of the committee?

Mr. Kroeger: You will recall, Mr. Chairman, that yesterday and on some previous occasions we had discussion about Dr. Gilson's original recommendation to give the committee an executive function, and the evolution since then, basically the conclusion of the Central Co-ordinating Agency Task Force that really had to be advisory, a couple of things were retained in the bill that looked forward to the possibility of the committee's being more than it is defined as being right now.

Clause 12.(b), concerning which we had a certain amount of discussion yesterday, where the Governor in Council could assign duties to the committee, was one provision in the bill to allow the committee to be more than it is presently defined to be. Similarly, Clause 17.(1)(f) implies a sense of unrealized potential. Clause 17.(1)(f) is, perhaps, a useful clause to retain in the bill in the sense that this committee will be representative of a number of major interests in western Canada. We discussed yesterday the concept of the administrator's really working with the committee as much as possible and with not much intervention from the minister. It seems to me that it would be generally useful for this committee to achieve maximum effectiveness, and a study of its workings and its

[Traduction]

M. Thacker: Monsieur le président, puis-je alors vous poser une question? À l'heure actuelle, par qui l'administrateur et son personnel sont-ils rémunérés?

M. Kroeger: Par le ministère des Transports.

M. Thacker: Par le ministère des Transports... par les contribuables en général.

M. Kroeger: C'est exact et il continuerait d'en être ainsi. L'administrateur est un fonctionnaire, de même que son personnel, et ils seraient tous rémunérés de la façon ordinaire. En d'autres termes, le fardeau financier ne retombe pas sur les producteurs.

M. Thacker: Oui, contrairement à la Commission canadienne du blé ou une portion inférieure de la rémunération est à la charge des producteurs de céréales.

M. Kroeger: C'est juste.

M. Thacker: Merci, monsieur le président, ce sont les questions que j'avais à poser.

Le président: Merci, monsieur Thacker.

Monsieur Neil.

M. Neil: Merci, monsieur le président.

Monsieur Kroeger, l'article 17.(1) f) stipule:

f) d'accord avec le Comité, examiner le rôle du Comité chargé de la politique de transport du grain dans le but de déterminer des moyens de renforcer ce rôle;

Je me demande simplement si vous pourriez nous expliquer davantage ce que cela veut dire. Les tâches et fonctions du Comité ont été énoncées dans l'article 12. A-t-on l'intention, après ces consultations, d'apporter peut-être des amendements au bill afin d'étendre les pouvoirs du Comité?

M. Kroeger: Vous vous souviendrez sans doute, monsieur le président, qu'hier encore ainsi qu'en d'autres occasions précédentes, nous avons discuté de la recommandation initiale du Dr Gilson, à savoir l'attribution au Comité d'une fonction de direction. Or, si nous songeons à l'évolution des discussions et essentiellement à la conclusion formulée par le Groupe d'étude de l'organisme central de coordination, à savoir qu'il devait s'agir d'une fonction réellement consultative, nous observons qu'une couple de choses retenues dans le bill indiquaient la possibilité que le Comité soit davantage que la définition qui lui est attribuée à l'heure actuelle.

A preuve l'article 12.b) dont nous avons passablement discuté hier, article en vertu duquel le gouverneur en conseil pouvait attribuer des fonctions au Comité, constituait en soi une disposition permettant au Comité d'être davantage que la définition qui lui est actuellement attribuée. De même, l'article 17.(1) f) laisse sous-entendre un potentiel inexploité. Il vaudrait peut-être la peine de conserver au projet de loi l'alinéa 17.(1)f), car ce comité représentera plusieurs groupes d'intérêts importants de l'Ouest canadien. Nous avons discuté hier du concept d'une collaboration réelle et aussi poussée que possible entre le comité et l'administrateur, avec un minimum d'intervention de la part du ministre. Il me semble que dans l'intérêt général, il faudrait que ce comité fonctionne le plus efficacement possible et à cette fin, ce n'est pas une mauvaise

[Text]

role, to see whether it cannot be made more effective than is specifically provided for in the bill at present, is not a bad idea.

• 0915

Mr. Neil: I can understand the evolution of the role of the committee and perhaps even of the administrator. But when you talk about the extension or enlargement of these duties by the Governor in Council, that gives me some concern. Surely Parliament is the body that should give consideration to what an extension of the role of the committee should be. I can see the building of a little empire between the administrator and the committee without parliamentary input or discussion.

Mr. Kroeger: Clause 12.(b), I think, was deleted yesterday. In an exchange with Mr. McKnight, I expressed agreement with his view, similar to Mr. Neil's, that really you would have to have parliamentary decisions in order to change that materially the role of the committee.

On the other hand, Clause 17.(1)(f) could be a useful preliminary step prior to any parliamentary or governmental decision. In other words, after you had acquired some experience you would do an assessment of how the committee was working, what other things it might do. Those could go into recommendations to the minister and ultimately to Parliament on an expanded role, if that were found to be feasible.

Mr. Neil: We are sort of groping, at the moment, as far as the manner in which the committee and the administrator will operate is concerned. It would seem to me that if the committee and the administrator felt there should be an extension or an enlargement of the role of both bodies, perhaps there should be some means of committee study before any changes are made. Do you feel that the reports that would be made by the committee . . . ? As we amended the clause yesterday, I think, there would be no fewer than four reports a year. Those would not necessarily go to a parliamentary committee. I would assume that they would be going to the producers and the system participants, rather than to a parliamentary body for discussion. Is this correct?

Mr. Kroeger: I think, though, the wording adopted yesterday called for those reports to be made public.

The Chairman: That is correct.

Mr. Kroeger: If that were so, then the parliamentary committee would have a number of opportunities during the year to question the Minister of Transport about them, because it could be done during the spring consideration of the main estimates or the consideration of supplementary estimates in the fall and winter, since the administration nominally will be part of the Department of Transport and its expenditures will be part of those estimates.

• 0920

Mr. Neil: Do you envisage these reports as being permanently referred to the committee, or do you feel the bill perhaps should be amended to have a report from the committee and the administrator on an annual basis in order that the

[Translation]

idée que de prévoir une étude de son rôle et de son fonctionnement, afin de déterminer si l'on ne pourrait pas le rendre plus efficace que ne le prévoit expressément le projet de loi.

M. Neil: Je peux admettre une évolution du rôle du comité et peut-être même de celui de l'administrateur, mais lorsque vous parlez d'un élargissement de ces fonctions par le gouverneur en conseil, je m'en inquiète quelque peu. C'est sûrement au Parlement qu'il reviendrait d'examiner la nature d'un élargissement du rôle du comité. Je vois déjà un petit empire se bâtir entre l'administrateur et le comité, sans que le Parlement y participe ou en discute.

M. Kroeger: Je crois que le paragraphe 12.(b) a été supprimé hier. En discutant avec M. McKnight, j'ai exprimé mon accord avec son opinion, semblable à celle de M. Neil, à l'effet qu'il faudrait des décisions parlementaires pour changer aussi concrètement le rôle du comité.

Par contre, l'alinéa 17.(1)f) pourrait constituer une étape préliminaire utile avant une décision parlementaire ou gouvernementale quelconque. Autrement dit, après avoir accumulé une certaine expérience, on pourrait évaluer la façon dont fonctionne le comité et ce qu'il pourrait faire d'autre. Le résultat de cette évaluation pourrait mener à des recommandations au ministre et ensuite au Parlement sur l'élargissement du rôle du comité, si c'est là la conclusion de l'évaluation.

M. Neil: Nous sommes actuellement un peu dans l'obscurité quant à la façon dont le comité et l'office de l'administrateur fonctionneront. Il me semble que si le comité et l'administrateur étaient d'avis qu'un élargissement ou une prolongation du rôle des deux organismes s'imposait, on devrait peut-être prévoir des modalités d'étude en comité avant d'apporter des changements. Croyez-vous que les rapports éventuels du comité . . . ? Lorsque nous avons amendé cet article hier, si je me souviens bien, il y aurait au moins quatre rapports par année. Ces rapports ne seraient pas nécessairement présentés à un comité parlementaire. Je présume qu'ils iraient aux producteurs et aux intervenants du système, plutôt qu'à un organisme parlementaire pour discussion. Est-ce exact?

M. Kroeger: Je crois cependant que le libellé adopté hier prévoyait la diffusion publique de ces rapports.

Le président: C'est exact.

M. Kroeger: Si tel est le cas, le comité parlementaire aurait alors maintes fois l'occasion au cours de l'année d'interroger le ministre des Transports à ce sujet, ce qui pourrait se faire à l'étude du budget au printemps ou à l'étude du budget supplémentaire à l'automne et en hiver, car l'office fera techniquement partie du ministère des Transports et ses dépenses figureront au budget du ministère.

M. Neil: Prévoyez-vous que ces rapports seront transmis de façon permanente au comité ou croyez-vous qu'il faudrait peut-être amender le projet annuel au comité, qui étudierait les recommandations et les points soulevés afin de présenter à

[Texte]

committee would be seized with its ideas and recommendations so they could make a report to the minister from time to time on appropriate changes in the legislation?

Mr. Kroeger: I think I would defer to the views of this committee on that subject, Mr. Chairman.

The Chairman: If I recall the amendment yesterday, it simply said that they would report quarterly—four reports a year.

Mr. Neil: At least four.

The Chairman: They would be made public. As the committee discussed it yesterday, it seemed to me they would be rather brief reports.

Mr. Neil: That is right.

The Chairman: They would not necessarily, then, be laid before the committee, because they are being made to the public and not to Parliament. But there is no reason why members could not use those reports in examining the minister—the contents of those reports.

Mr. Neil: This is true, Mr. Chairman, but it would seem to me that if we had a fairly comprehensive report, or recommendations, the committee could do a proper study and make recommendations to the minister; whereas these four reports a year would be in the nature of the GTA reports we receive now, which go out to the public and come into our hands. Certainly you can ask the minister questions, but it does not allow for a proper committee review of what is taking place. It seems to me where the intention is to strengthen the role of the committee, perhaps there should be some means of feeding that information or the recommendations into a committee for specific study and recommendation to the minister, because it seems to me you probably get better legislation if the matter has been studied beforehand by a parliamentary committee. I think we would have had better legislation here today in Bill C-155 if the Gilson report had been referred to the committee for study and the members of Parliament on the committee had had the opportunity of making recommendations to the minister.

Thank you very much, Mr. Chairman.

The Acting Chairman (Mr. Reid (Kenora—Rainy River)): Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, Mr. Kroeger, could you explain what is meant by Clause 17.(1)(b) and how you envision that review to take place?

Mr. Kroeger: Clause 17.(1)(b) was one of the specific areas that people in the central co-ordinating agency task force identified as needing to be singled out for study. There were some participants in that task force who thought there was a particular problem in the allocation of producer cars. I think I explained to Mr. Dubois yesterday the difference, that the producer cars are allocated on a first-come, first-served basis. That is done without reference to whether there has actually been a sale of the grain that is involved. I understand that sometimes can give rise to some problems at the terminals. I

[Traduction]

l'occasion un rapport au ministre sur les changements qu'il conviendrait d'apporter aux mesures législatives?

M. Kroeger: Je crois que je m'en remettrais aux vues du comité à cet égard, monsieur le président.

Le président: Si je me rappelle bien l'amendement d'hier, on y disait simplement qu'ils feraient rapport à chaque trimestre, quatre fois par an.

M. Neil: Au moins quatre fois.

Le président: Ces rapports devraient être rendus publics. De la façon dont le comité en discutait hier, j'avais l'impression qu'il s'agirait de rapports plutôt brefs.

M. Neil: C'est exact.

Le président: Ils ne seraient donc pas nécessairement présentés au comité, puisqu'ils sont présentés au public et non au Parlement. Mais rien n'empêche les députés de se servir du contenu de ces rapports pour interroger le ministre.

M. Neil: C'est exact, monsieur le président, mais il me semble que si nous avions un rapport assez complet ou des recommandations, le comité pourrait en faire une étude pertinente et présenter des recommandations au ministre, alors que ces quatre rapports trimestriels seraient dans les mêmes lignes que les rapports que nous recevons actuellement de l'Office du transport du grain et qui sont également rendus publics. On peut certainement poser des questions au ministre, mais ce procédé ne permet pas d'effectuer une étude appropriée en comité de la situation. Il me semble que si l'on a l'intention de renforcer le rôle du comité, il devrait peut-être y avoir une façon de transmettre ces données ou les recommandations à un comité qui les étudierait en détail pour présenter des recommandations au ministre, car j'ai l'impression que l'on obtient de meilleures mesures législatives lorsque la question a été étudiée au préalable par un comité parlementaire. Je crois que le projet de loi C-155 à l'étude aujourd'hui contiendrait de meilleures mesures législatives si le rapport Gilson avait été transmis pour étude au présent comité et que les députés qui y siègent avaient eu l'occasion de présenter des recommandations au ministre.

Merci beaucoup, monsieur le président.

Le président suppléant (M. Reid (Kenora—Rainy River)): Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, monsieur Kroeger, pouvez-vous expliquer ce que signifie l'alinéa 17.(1)(b) et la façon dont vous prévoyez que cette étude se déroulera?

M. Kroeger: L'alinéa 17.(1)(b) constitue l'un des secteurs précis isolés en vue d'une étude par le groupe de travail sur un organisme central de coordination. Certains participants de ce groupe de travail estimaient qu'il existait un problème particulier dans la répartition des wagons des producteurs. Je crois que j'ai expliqué la distinction à M. Dubois hier, soit que les wagons des producteurs sont répartis selon la méthode du premier arrivé, premier servi. Cela s'effectue sans que l'on tienne compte si le grain en cause ait été vendu ou non. Il semble que cette situation crée parfois des problèmes aux

[Text]

believe that was the motivation that led some groups in the west to press for a special study of this particular question.

Mr. Mazankowski: There is concern expressed by some groups about this issue being opened up, that it might pave the way for a diminution of the role of the producer car. Some representations have been made to the effect that that clause should be deleted. Have you had discussions with groups, and do you share that particular view?

Mr. Kroeger: Of course, to make important changes in the system for allocating producer cars, and more particularly on the level of availability of producer cars, you would have to have legislative change.

• 0925

There is a substantial safeguard there, but within the framework of the existing legislation it may be that better ways of allocating producer cars can be found which will involve them being tied up for lesser periods at terminal points, for example.

Mr. Mazankowski: Notwithstanding the fact that it would require a legislative change, there are some rather broad powers that can be exercised by the Governor in Council in terms of the apportionment of producer cars as compared to the total availability. So in that context there is a fair amount of discretionary power left in the hands of the Governor in Council, anyway. I think the producer car is a basic and an inherent freedom. It is much like a charter of rights, and I suspect that from the standpoint of those producers who want to use producer cars and who want to see the role of the producer car expanded, there is a bit of anxiety about this. Is there any way in which you could suggest that safeguards could be incorporated to ensure a review would not detract from, but rather enhance, the role and the availability of the producer car? I think if it could be couched in those terms, perhaps there would be less anxiety about it.

The Chairman: Before you answer, Mr. Kroeger, I was called away from the table for a minute. Mr. Mazankowski, I assume you are discussing subclause (d)?

Mr. Mazankowski: That is right, sir.

The Chairman: I mentioned before you came in that I have notice of an amendment to remove the clause.

Mr. Mazankowski: I heard that, Mr. Chairman, and that is precisely why I wanted to ask some questions about it because...

The Chairman: I just wanted to make sure you...

Mr. Mazankowski: —that may have a bearing on the way in which I vote on that very important clause. I really wanted to get some further clarification. While it may seem like a rather innocuous clause, it goes to the very heart of the Canada Grain Act and a very basic right that the majority of producers guard very, very jealously. I think if we look at it from the standpoint of enhancing the role and the availability of the producer car, rather than a restriction upon it, then perhaps in

[Translation]

terminaux. Je crois que c'est la raison pour laquelle certains groupes de l'Ouest ont exercé des pressions en vue d'une étude spéciale sur cette question.

M. Mazankowski: Certains groupes s'inquiètent du fait que cette question revienne sur le tapis et ils craignent que cette étude prépare une diminution du rôle des wagons des producteurs. Certains ont demandé que cet article soit supprimé. En avez-vous discuté avec les groupes et partagez-vous cette opinion précise avec eux?

M. Kroeger: Evidemment, pour apporter des changements importants au système de répartition des wagons des producteurs, en particulier au niveau de disponibilité de ces wagons, il faudrait amener des changements législatifs.

Cela offre une protection considérable, mais dans le cadre des mesures législatives actuelles, on pourrait trouver de meilleures façons de répartir les wagons des producteurs en visant par exemple à les laisser moins longtemps aux terminaux.

M. Mazankowski: Malgré le fait qu'il faudrait apporter des changements législatifs, le gouverneur en conseil peut exercer des pouvoirs assez étendus sur le plan de la répartition des wagons des producteurs compte tenu de la disponibilité globale. Sur ce plan du moins, le gouverneur en conseil détient un pouvoir discrétionnaire assez important. Je crois que le concept du wagon du producteur constitue une liberté fondamentale et inhérente. Il se rapproche beaucoup d'une charte des droits et je crois que du point de vue des producteurs qui veulent utiliser des wagons des producteurs et voir étendre le rôle de ces wagons, il existe une certaine inquiétude à cet égard. Pouvez-vous suggérer une façon quelconque d'intégrer des mesures de protection garantissant qu'une revue ne diminuerait pas mais augmenterait plutôt le rôle et la disponibilité du wagon du producteur? Je crois que si l'on pouvait le préciser, il y aurait moins de craintes à ce sujet.

Le président: Avant que vous ne répondiez, monsieur Kroeger, j'ai dû m'absenter un moment. M. Mazankowski, je présume que vous discutez de l'alinéa (d)?

M. Mazankowski: En effet, monsieur le président.

Le président: J'ai mentionné avant votre intervention que j'ai été avisé de l'existence d'un amendement visant la suppression de l'alinéa.

M. Mazankowski: Je sais, monsieur le président, et c'est précisément pourquoi je désirais poser quelques questions à ce sujet, parce que...

Le président: Je voulais seulement m'assurer que vous...

M. Mazankowski: ... les réponses pourraient influencer mon vote sur cet alinéa très important. Je désirais réellement obtenir quelques éclaircissements. Bien que cet alinéa semble inoffensif, il touche au cœur même de la Loi sur les grains du Canada et d'un droit fondamental auquel la majorité des producteurs tiennent très farouchement. Je crois que si nous l'abordons dans le contexte d'un accroissement du rôle et de la disponibilité des producteurs, plutôt que d'une restriction, alors

[Texte]

that context the review might be welcome. But I sense, as I said earlier, Mr. Chairman, some concern and anxiety about opening that subject up.

The Chairman: I just wanted to be sure you knew there was an amendment coming up.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, one thing about you, sir, is that you are a very observant and vigilant chairman, and you are most helpful to the membership of this committee by ensuring we are always on top of these things. I appreciate that very much.

Mr. McKnight: Will Mr. Mazankowski get another 10 minutes for that?

The Chairman: Mr. Kroeger.

Mr. Kroeger: In some previous discussions on this I had indicated some doubt about the importance of this clause. I would characterize that importance as marginal at best. Rather than trying to make it still more specific, and to prescribe in a lot of detail in an act of Parliament what ought to be studied and how and why, it might be better just to drop the clause and leave it to the judgment of people on the ground how to go about this. If the committee preferred, I should think we could find some wording which could be added, along the lines of "with a view to enhancing the use of producer cars in the system", something like that. I would leave it to the judgment of the committee as to which way to go on that.

Mr. Mazankowski: I must say Mr. Chairman, I have some mixed views. If there was that sort of an amendment, I might find myself in support of it; on the basis of the clause as it now stands, I am not sure whether I can. I guess what you are saying, inasmuch as you are quite prepared to see the clause dropped, is that it would still not preclude the administrator from engaging in the kind of review that is talked about there, but I suspect in that context he would not be undertaking it immediately as a specific item. It may be something that may come up as a result of discussions, either with the minister or with the members of the Senior Grain Transportation Committee. Is that correct?

• 0930

Mr. Kroeger: That is a very accurate description.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, in the document entitled *Central Co-ordinating Agency Task Force Report, November, 1982*, in appendix E where the question of car allocation is dealt with, it outlines a number of weaknesses and strengths of the current system. One of those weaknesses is contained in the fact that there is no court of appeal where an organization that feels it has not received fair and reasonable access to transportation can have its concerns addressed. Is that problem overcome under the provisions of this bill, Mr. Kroeger?

Mr. Kroeger: Mr. Mazankowski has put his finger on many of the more interesting debates we had in the legislative task force. The concept in the Central Co-ordinating Agency Task Force Report was that if there were an argument or a dispute about car allocation you would appoint someone and he would

[Traduction]

une revue serait peut-être bien accueillie. Mais comme je l'ai dit, monsieur le président, je perçois certaines inquiétudes et certaines craintes quant à l'étude de ce sujet.

Le président: Je voulais seulement m'assurer que vous saviez qu'un amendement serait présenté.

Mr. Mazankowski: Monsieur le président, une de vos qualités que j'apprécie, c'est que vous êtes un président très vigilant et très observateur et vous êtes d'un grand secours aux membres du présent Comité en vous assurant que nous savons toujours où nous en sommes. Je l'apprécie énormément.

Mr. McKnight: Est-ce que cela donnera dix minutes de plus à monsieur Mazankowski?

Le président: Monsieur Kroeger.

Mr. Kroeger: Lors de discussions antérieures à ce sujet, j'ai exprimé un certain doute quant à l'importance de cet alinéa. Je qualifierais son importance de marginale au mieux. Plutôt que de tenter de le rendre encore plus précis et de définir dans tous les détails dans une loi du Parlement ce qu'il faut étudier, comment et pourquoi, il serait peut-être préférable de laisser tomber l'alinéa et de se fier au bon jugement des personnes en cause sur la façon de procéder. Si le Comité le préfère, je crois que nous pourrions ajouter quelques mots, du genre «en tenant compte d'une utilisation accrue des wagons des producteurs dans le système», quelque chose du genre. Je laisse au Comité le soin de déterminer l'orientation qu'il désire prendre à cet égard.

Mr. Mazankowski: Je dois dire, monsieur le président, que mes sentiments sont partagés. Avec un amendement du genre, je pourrais appuyer l'alinéa, mais dans sa forme actuelle, je ne suis pas certain de pouvoir le faire. Je suppose que ce que vous voulez dire, dans la mesure où vous êtes prêt à laisser tomber entièrement l'alinéa, c'est que cela n'empêcherait pas l'administrateur d'entreprendre le genre de revenu dont il est ici question, mais je suppose que dans un tel contexte, il ne l'entreprendrait pas immédiatement à titre de tâche définie spécifiquement. Cela pourrait survenir à la suite de discussions avec le ministre ou les membres du Comité supérieur du transport du grain. Est-ce exact?

Mr. Kroeger: C'est très précisément de cela qu'il s'agit.

Mr. Mazankowski: Monsieur le président, dans le rapport du groupe de travail sur un organisme central de coordination, remis en novembre 1982, l'annexe E, où il est question de la répartition des wagons, contient une description de plusieurs points faibles et points forts du système actuel. L'un des points faibles relevés, c'est l'absence d'une instance d'appel lorsqu'un organisme estime qu'il n'a pas reçu un accès raisonnable et équitable au transport. Les dispositions du présent projet de loi règlent-elles ce problème, monsieur Kroeger?

Mr. Kroeger: Monsieur Mazankowski a mis le doigt sur plusieurs des sujets ayant provoqué les débats les plus intéressants au sein du groupe de travail législatif. L'idée suggérée dans le rapport du groupe de travail, c'est qu'en cas de situation de conflit sur la répartition des wagons, on nomme-

[Text]

deal with it in 72 hours. We had some wording in some of our working papers about that. We kept looking at it and arguing about it and the conclusion we arrived at in the legislative task force was that it would not work, in car allocations 72 hours is a long time, and instead of trying to create a mechanism that would deal with a snag here and a dispute there you should try to get at the more systemic problems, so that if there were one or other system participant who was just week after week performing in a certain way that was causing problems for everybody else, that could be looked into and dealt with. Consequently, we wrote into the bill Clause 30, if Mr. Mazankowski would care to have a look at it.

This seemed to us, in the legislative task force, to be a rather more effective way of giving expression to the idea that the Central Co-ordinating Agency Task Force had had. Clause 30 empowers the Governor in Council to appoint someone to investigate the allocation of railway cars, by which we mean not with a view to sorting out a dispute on Wednesday afternoon of a particular week, but rather to get at kind of basic practices. In Clause 30.(3) then, there are some requirements established having to do with the provision of information to ensure that any investigation of that kind would be thorough and well-informed. Then, in Clause 31, there is a reporting requirement.

Mr. Mazankowski: Why would that report go to the Clerk of the Privy Council?

Mr. Kroeger: In Clause 30.(1) it talks about the allocation of railway cars for the movement of grain by any agency. As has been pointed out in this committee, the Grain Commission reports to the Minister of Agriculture, the Wheat Board reports to another minister, and the GTA and the CTC report to the Minister of Transport. You cannot very well have a report going to the Minister of Transport that points fingers at the Grain Commission.

Mr. Mazankowski: Yes.

Mr. Kroeger: To get around that awkwardness, the investigator is appointed by the Governor in Council and reports to the Governor in Council through the clerk.

Mr. Mazankowski: So that may very well be one of those instances, Mr. Kroeger, where the Prime Minister may have to settle the debate or the issue.

• 0935

Mr. Kroeger: Well, we would hope not, but because of the inter-ministerial character of this, we did not see how the Ministry of Transport, for example, could be the recipient of such reports. It would really be more useful if they went to the Governor in Council.

Mr. Mazankowski: Now that you have led me into that clause, Mr. Chairman, I was just wondering in passing why, in Clause 30.(3), supplying information was restricted to an agency or an employee? Would not a system participant have

[Translation]

rait quelqu'un chargé de régler la question dans les 72 heures. Certains de nos documents de travail prévoyaient même un projet de libellé pour un article du genre. Nous avons continué d'en discuter et nous en sommes arrivés à la conclusion, dans le groupe de travail, qu'une telle mesure ne fonctionnerait pas, car dans la répartition des wagons, une période de 72 heures, c'est très long, et au lieu de créer un mécanisme qui permettrait de résoudre un problème par ci et un conflit par là, il faudrait plutôt tenter de s'attaquer aux problèmes plus globaux, par exemple lorsqu'il y a un participant au système qui semaine après semaine fonctionne de façon telle qu'il cause des problèmes à tout le monde, on pourrait alors étudier cette situation et résoudre le problème. Par conséquent, nous avons inclus l'article 30 à cet effet dans le projet de loi, si monsieur Mazankowski veut bien l'examiner.

Il a semblé au groupe de travail législatif que cette façon de procéder était préférable pour donner suite au concept du groupe de travail sur un organisme central de coordination. L'article 30 permet au gouverneur en conseil de nommer quelqu'un pour faire enquête sur la répartition des wagons, ce qui ne signifie pas le règlement d'un conflit un mercredi après-midi, mais plutôt le règlement de pratiques fondamentales. Par conséquent, l'article 30 comporte certaines exigences quant à la communication de renseignements, pour garantir que toute enquête de ce genre soit approfondie et bien au fait de la situation. Ensuite, à l'article 31, on prévoit le dépôt d'un rapport.

M. Mazankowski: Ce rapport serait-il remis au greffier du Conseil privé?

M. Kroeger: Le paragraphe 30.(1) traite de l'affectation de wagons pour le transport du grain par tout organisme. Comme on l'a dit au présent comité, la Commission des grains relève du ministre de l'Agriculture, la Commission du blé relève d'un autre ministre et l'OTG et la CCT relèvent du ministre des Transports. Il serait ridicule de remettre au ministre des Transports un rapport blâmant la Commission des grains.

M. Mazankowski: En effet.

M. Kroeger: Pour éliminer cette ambiguïté, l'enquêteur est nommé par le gouverneur en conseil et lui présente son rapport par l'entremise du greffier.

M. Mazankowski: Il pourrait donc très bien s'agir de l'une de ces situations, monsieur Kroeger, où le premier ministre peut avoir à trancher la question.

M. Kroeger: Nous espérons que non, mais à cause de la nature inter-ministérielle de ceci, nous ne pouvions pas voir comment le ministère des Transports, par exemple, pourrait recevoir de tels rapports. Il serait réellement plus utile s'ils étaient envoyés au gouverneur en conseil.

M. Mazankowski: Maintenant que vous m'avez mené à cet article, monsieur le président, je me demandais en passant pourquoi, à l'article 30(3), fournir des renseignements est limité à un organisme ou employé? Un participant n'aurait-il

[Texte]

something to say or do or provide in the way of information with respect to this whole question?

Mr. Kroeger: Clause 30.(1) refers to the allocation of railway cars by any agency.

Mr. Mazankowski: Yes.

Mr. Kroeger: The main requirement was thought to be to ensure that the agency under scrutiny came clean.

Mr. Mazankowski: I see. But would it not hold true that the allocation process could be inhibited or enhanced by the action of a system participant—which information might be quite valuable?

Mr. Kroeger: It could be, although I would have thought, in the normal course of events, that system participants would be entirely ready to come in and give chapter and verse on . . .

Mr. Mazankowski: Voluntarily.

Mr. Kroeger: —the kinds of problems that were being caused by an agency's practices.

Mr. Mazankowski: Voluntarily.

Mr. Kroeger: Voluntarily, yes.

Mr. Mazankowski: In the same report—a very interesting report; it becomes more interesting when you compare it with the legislation that is before us—the other weakness which was cited was that the allocators are insufficiently accountable to the industry, and accordingly cannot be called upon to justify their actions when any participant's commercial interests are affected. Is that item overcome, in your view, under the provisions of this legislation, and if so, where and how?

Mr. Kroeger: The main forum at which system participants, including agencies of the government, would be accountable would be the Senior Grain Transportation Committee. This would be, if you like, a group of peers who would each be scrutinizing each other's performance . . .

Mr. Mazankowski: What can they do if their actions are not justified? What sort of sanctions or what kind of powers do they have, other than a forum of public opinion?

Mr. Kroeger: If you cannot settle an issue in the Senior Grain Transportation Committee, then you have Clause 30.(1), (2) and (3). In other words, the hope is that the SGTC will be a forum at which various discontents or constructive ideas can be aired about improvements in the system.

Mr. Mazankowski: Mr. Kroeger, you are not saying that you would trigger Clause 30.(1) every time there was a dispute that was not solved by the Senior Grain Transportation Committee. I see this provision under Clause 30.(1)—and I may be wrong . . . It says:

The Governor in Council may appoint a person to investigate the allocation of railway cars for the movement of grain by any agency.

[Traduction]

pas quelque chose à dire, à faire ou à fournir en fait de renseignements dans toute cette affaire?

M. Kroeger: L'article 30.(1) se rapporte à l'affectation des wagons par une organisme.

M. Mazankowski: Oui.

M. Kroeger: L'exigence principale était d'assurer que l'organisme à l'étude soit franc.

M. Mazankowski: Je vois. Mais n'est-il pas vrai que le processus d'affectation pourrait être gêné ou rehaussé par l'action d'un participant . . . dont les renseignements pourraient être précieux?

M. Kroeger: C'est possible, quoique j'aurais pensé que, normalement, les participants du système seraient entièrement prêts à venir citer leurs références . . .

M. Mazankowski: Volontairement.

M. Kroeger: . . . sur les genres de problèmes causés par les procédures d'un organisme.

M. Mazankowski: Volontairement.

M. Kroeger: Volontairement, oui.

M. Mazankowski: Dans le même rapport . . . un rapport très intéressant; il devient plus intéressant quand on le comparer à la législation que nous étudions . . . l'autre faiblesse mentionnée était l'insuffisance de responsabilité envers l'industrie de la part des responsables des affectations, et, en conséquence, ils ne pouvaient être appelés à justifier leurs actions quand les intérêts commerciaux des participants étaient en jeu. Ce problème est-il surmonté, à votre avis, d'après les stipulations de cette loi et si oui, où et comment?

M. Kroeger: L'endroit principal où les participants au système, y compris les organismes du gouvernement, seraient comptables serait le Comité supérieur du transport du grain. Ce serait, si vous voulez, un groupe d'égaux qui pourraient examiner les accomplissements les uns des autres.

M. Mazankowski: Que peuvent-ils faire si leurs actions ne sont pas justifiées? Quelles sanctions ou quelle sorte de pouvoir ont-ils, autre qu'une tribune de l'opinion publique?

M. Kroeger: Si vous ne pouvez régler un problème au Comité supérieur du transport du grain, alors vous avez l'article 30, alinéas (1), (2) et (3). En d'autres mots, on espère que le CSTG deviendra une tribune où les griefs ou les idées constructives qui peuvent améliorer le système peuvent être discutés.

M. Mazankowski: Monsieur Kroeger, vous ne dites pas que vous invoqueriez l'article 30.(1) chaque fois qu'il y aura un conflit qui ne serait pas réglé par le Comité supérieur du transport du grain. Je vois cette stipulation à l'article 30.(1), et je peux me tromper. Elle se lit comme suit:

Le gouverneur en conseil peut, sur recommandation du Comité, nommer une personne chargée d'enquêter sur l'affectation des wagons par un organisme aux mouvements du grain.

[Text]

I took that to be a kind of a long-term policy thing, but you are saying it could be an ad hoc thing that could be triggered, maybe once a year and maybe two or three times a year.

Mr. Kroeger: Sure.

Mr. Mazankowski: I see. Okay. That is fine.

Mr. Kroeger: That clause is a kind of an ultimate recourse. It is one of the ways of ensuring that meetings of the grain transportation committee are not simply a talkfest, that they can lead to concrete action if there is a consensus in the committee that one or another party's practices is causing a lot of problems for all concerned.

There are some others. We do not know whether the system of awards and sanctions can be made to work or not. We do not know what the outcome of the three-year trial period would be, but that would be another way of encouraging improved performance by various system participants—if it could be made to work. Even if it could not, the mere operation of the tally system may be a rather effective way of promoting accountability in the sense that various problems would be regularly on the table and up for scrutiny by all the members of that committee.

• 0940

Mr. Mazankowski: I take it then from your answer that you would be of the view that the allocators would now have a sufficient legislative base upon which to deal more effectively with their actions, and that there is at least some semblance of a framework for accountability within the context of this bill.

Mr. Kroeger: That is what we would hope.

Mr. Mazankowski: The other weakness that was expressed had to do with the fact that the information's being made available to the GTA on board sales was considerably less complete than the information on non-board sales movement, and therefore the allocation between board and non-board movement was made less intelligently than it might otherwise be. Is there any provision in this bill that you could identify that might serve to improve that problem, or alleviate the problem, if it is a problem?

Mr. Kroeger: My impression is that it is a problem all right. I am not able to call to mind a particular provision of the bill that would directly address that, although some of the more broad mechanisms that I referred to, such as the committee, might bring that kind of thing to light. If there were a consensus in the committee that the board should be providing rather more information than it has been, then conceivably that could lead to a Section 30 examination of the board's practices.

Mr. Mazankowski: Would you sense, if that problem became serious and impeded the ability of the administrator to discharge his responsibility that it would be initiated, that it would be raised with the Senior Grain Transportation Committee?

[Translation]

J'avais compris que c'était une politique à long terme, mais vous dites que c'est une politique «selon les besoins» qui pourrait être invoquée peut-être une fois l'an et peut-être deux ou trois fois l'an.

M. Kroeger: Certainement.

M. Mazankowski: Je vois. Très bien. Cela

M. Kroeger: Cet article est une sorte de recours final. C'est une des manières d'assurer que les réunions du comité du transport du grain ne sont pas simplement du bavardage, et qu'elles peuvent mener à des solutions concrètes si le Comité est d'accord que les méthodes d'un groupe ou d'un autre causent beaucoup de problèmes pour tous.

Il y en a d'autres. Nous ne savons pas si le système des primes et des sanctions fonctionnera ou non. Nous ne connaissons pas le résultat de la période d'essai de trois ans, mais ce serait un autre moyen d'encourager l'amélioration du rendement par les divers participants, si ça peut fonctionner. Si ça ne fonctionne pas, la simple opération d'un système de contrôle peut produire un bon effet pour promouvoir la responsabilité, car les divers problèmes seraient régulièrement sur le bureau et prêts à être examinés à fond par tous les membres de ce comité.

M. Mazankowski: Je suppose alors, d'après votre réponse, que vous êtes d'avis que ceux qui font les affectations auront maintenant une fondation législative suffisante pour leur permettre d'envisager leurs actes d'une manière plus efficace, et qu'il y a au moins un semblant de structure de responsabilité dans le cadre de ce projet de loi.

M. Kroeger: C'est ce que nous voudrions.

M. Mazankowski: L'autre faiblesse qui a été exprimée concernait les renseignements fournis à l'Office du transport du grain sur les ventes de la Commission qui sont considérablement moins complets que les renseignements sur le mouvement des ventes qui ne relèvent pas de la Commission, alors l'affectation entre les deux mouvements était faite d'une manière moins efficace qu'elle aurait pu l'être. Y a-t-il des dispositions dans ce projet de loi que vous pourriez identifier qui pourrait améliorer ou alléger ce problème, si c'en est un?

M. Kroeger: J'ai l'impression que c'est certainement un problème. Je n'arrive pas à me rappeler d'une disposition particulière du projet de loi qui vise cette question, quoique quelques-uns des rouages généraux que j'ai mentionnés, tel le Comité, pourrait éclaircir ce genre de situation. Si le Comité est d'accord que la Commission devrait fournir plus de renseignements qu'elle ne l'a fait, alors il est concevable qu'une enquête en vertu de l'article 30 sur les méthodes de la Commission pourrait être tenue.

M. Mazankowski: Croyez-vous, si ce problème devenait sérieux et entravait l'administrateur dans l'exécution de ses devoirs, que cette enquête serait entreprise ou serait soulevée par le Comité supérieur du transport du grain?

[Texte]

Mr. Kroeger: Sorry, I missed the beginning of the question.

Mr. Mazankowski: If this became a chronic and continuing problem that served to mitigate against the administrator carrying out his responsibility, one, I suppose, would assume that that would be initiated, that it would be brought before the Senior Grain Transportation Committee. Would that be the form?

Mr. Kroeger: Yes, in the first instance. One other possible mechanism would be for the Senior Grain Transportation Committee to refer to the problem and outline the work it was doing on the problem in its quarterly public reports.

Mr. Mazankowski: The same problem is cited as existing with respect to information provided by the railways. The complaint was made that there was an inadequate supply of railway information in terms of the potential and the availability of cars which thereby weakened the ability of the GTA to do its job in an accurate and proper fashion. Is that addressed specifically in the bill, or would it be one of those issues that would be raised in a similar manner to those previous questions that I have raised?

Mr. Kroeger: The question of railway information is treated in Clause 29 of the bill.

Mr. Mazankowski: That has to do with investment plans.

Mr. Kroeger: Well, that is Clause 29.(1).

Mr. Mazankowski: I see.

Mr. Kroeger: Clause 29.(2) is the commission's monitoring of branch line maintenance and investments, and reporting to the minister. Clause 29.(4) deals with information provided by the railways, and I thought there was another clause, which I cannot put my finger on at the moment, which requires the railways to provide information of an operational character.

• 0945

Mr. Farquhar: Mr. Chairman, also under Clause 38.(4) with respect to the railway costing information, I believe there is a provision to discuss with the committee some of the results of the costing reviews.

Mr. Mazankowski: But does that have to do with the business of rail-car allocation? The point I am referring to here has to do with a question raised about the adequacy of railway information provided to the GTA. It says the:

The final allocations are often substantially different from the initial allocations determined at the Wednesday meetings.

The question raised is whether the information available on Wednesday regarding weekly car supply is sufficiently accurate.

[Traduction]

M. Kroeger: Je m'excuse, je n'ai pas saisi le début de la question.

M. Mazankowski: Si le problème devenait chronique et continu au point où il pourrait entraver l'administrateur dans l'exécution de ses devoirs, l'on pourrait supposer que l'enquête serait entreprise, qu'elle serait soumise au Comité supérieur du transport du grain. Serait-ce la manière de procéder?

M. Kroeger: Oui, en premier lieu. Une autre possibilité serait que le Comité supérieur du transport du grain étudie le problème et mentionne le travail qu'il a fait dans ses rapports publics trimestriels.

M. Mazankowski: Le même problème existe en ce qui concerne les renseignements fournis par les chemins de fer. On s'est plaint que les chemins de fer ne fournissaient pas suffisamment de renseignements en relation avec le potentiel et la disponibilité des wagons, ce qui diminue la capacité de l'Office du transport du grain à accomplir sa tâche d'une manière précise et convenable. Est-ce mentionné spécialement dans le projet de loi, ou serait-ce une des questions qui serait soulevée de la même manière que les questions antérieures que j'ai soulevées?

M. Kroeger: La question des renseignements des chemins de fer est considérée à l'article 29 du projet de loi.

M. Mazankowski: Cet article traite des projets d'investissement.

M. Kroeger: Alors, c'est l'article 29(1).

M. Mazankowski: Je vois.

M. Kroeger: L'article 29.(2) traite du contrôle des programmes d'entretien des embranchements tributaires et des investissements par la Commission et du rapport fait au ministre. L'article 29.(4) traite des renseignements fournis par une compagnie de chemin de fer, et je croyais qu'il y avait un autre article, mais je n'arrive pas à mettre le doigt dessus dans le moment, qui exige que les chemins de fer fournissent des renseignements de nature opérationnelle.

M. Farquhar: Monsieur le président, je crois aussi que l'article 38.(4) ayant trait aux données relatives au coût prévoit des consultations avec le Comité au sujet de certains résultats des études des coûts.

M. Mazankowski: Mais cela touche-t-il l'affectation des wagons? Je me réfère ici à une question qui a été soulevée à propos de la justesse des renseignements fournis par les compagnies de chemin de fer à l'OTG.

Les affectations définitives diffèrent souvent beaucoup de celles qui avaient été établies au début lors des réunions du mercredi.

La question est de savoir si les renseignements dont on dispose le mercredi au sujet du nombre de wagons disponibles pour la semaine sont suffisamment précis.

[Text]

Mr. Kroeger: That is a Canadian Wheat Board problem. That is a problem, as I understand it, of the Canadian Wheat Board changing the allocations after the Wednesday meetings.

Mr. Mazankowski: Does that tie in then with the other concern which was expressed over the fact that the Canadian Wheat Board's role in car allocation creates the possibility of a conflict of interest between their responsibility to deal impartially between board and non-board grains? That was an issue which was raised prior to the establishment of a grain transport co-ordinator and, to some extent, I thought that problem was cleared up.

Mr. Farquhar: I think it still is somewhat of a problem. One of the issues discussed earlier on and, I think, in the legislative task force was the question of allocation and re-allocation; what the responsibility of the GTA was with respect to allocating any additional cars that may become available. And I think from a legal point of view, it was determined that "allocation" by definition also meant re-allocation, after the last-minute additional cars became available.

Heretofore, I think, the GTA made the initial allocation and, then if further cars became available, the Canadian Wheat Board determined where they should go, rather than the Grain Transportation Co-ordinator doing it. I believe under this bill, it will be somewhat clarified.

Mr. Mazankowski: I see. Mr. Chairman, I know you warned me that was to be my last question, but I guess the problem one sees in this whole area is: What hope does a relatively small shipper have in terms of getting his kick at the cat, or his fair share of the apportionment, whether it be a producer-car or whether he be a small shipper engaged in the movement of a specialty product?

I see an omission here, in the past and within the context of this bill. I do not see a real avenue for a small shipper to have some recourse, if he is having difficulty in getting an adequate supply or an adequate allocation, other than the representation we have been able to include in the Senior Grain Transportation Committee.

I would like to have seen something in legislative form which might have given that small shipper a better avenue of recourse or a better avenue of ensuring that his welfare, his interests, would be looked after in terms of an adequate allocation.

Mr. Kroeger: It is not made perhaps explicit in the bill, but I think the underlying concept is that the advocate and protector of the interests of the small shipper ought to be the administrator. The administrator being, if you like, in an impartial, a neutral, kind of position, and not being a grain company, not being a railway, not having the responsibilities of the Canadian Wheat Board as a marketing agency, he is intended to be in a

[Translation]

M. Kroeger: Il s'agit d'un problème provoqué par la Commission canadienne du blé. De la façon dont je vois les choses, le problème provient des changements aux affectations qu'apporte la Commission canadienne du blé après les réunions du mercredi.

M. Mazankowski: Cela ne nous ramène-t-il pas à l'autre question qui avait été exprimée à propos du fait que le rôle que joue la Commission canadienne du blé à l'égard de l'affectation des wagons entraîne la possibilité d'un conflit d'intérêt entre ses responsabilités qui veulent qu'elle agisse de façon impartiale en ce qui a trait au grain appartenant à la Commission et à ceux du marché? C'est une question qui avait été soulevée avant que la décision n'ait été prise qu'il y aurait un coordonateur du transport du grain et je pensais que le problème avait été réglé jusqu'à un certain point.

M. Farquhar: Je pense que le problème existe toujours. Une des questions discutées plus tôt par le groupe d'étude législatif, je pense, était celle de l'affectation et de la réaffectation; ce qu'était en fait la responsabilité de l'OTG relativement à l'affectation de tout wagon supplémentaire disponible. Je pense que du point de vue légal, il a été établi que le terme «affectation» signifiait aussi par définition «réaffectation», lorsque les wagons supplémentaires deviennent disponibles à la dernière minute.

En résumé, je pense que c'est l'OTG qui décide de l'affectation initiale et que lorsque d'autres wagons deviennent libres, c'est la Commission canadienne du blé qui décide où ils seront affectés plutôt que le coordonateur du transport du grain. Je crois que le présent projet de loi viendra clarifier cette question quelque peu.

M. Mazankowski: Je vois. Monsieur le président, même si vous m'avez dit que cela sera ma dernière intervention, je voudrais tout de même soulever le problème suivant: quel espoir un expéditeur plutôt petit, qu'il s'agisse d'un producteur ou d'un petit expéditeur travaillant dans le secteur du mouvement de produits spécialisés, peut-il avoir d'obtenir sa quote part au moment de l'affectation?

Il me semble y avoir une lacune qui existait de par le passé et qui continuera d'exister dans le contexte de ce projet de loi. Si le petit expéditeur éprouve des difficultés à obtenir sa juste part ou une affectation de wagons adéquate, il ne semble pouvoir bénéficier d'aucun recours autre que la représentation que nous avons pu obtenir pour lui au sein du comité supérieur du transport du grain.

J'aurais aimé que la Loi comporte certaines dispositions qui auraient pu donner à ce petit expéditeur une meilleure garantie que son bien-être et ses intérêts auraient été pris en considération relativement à une affectation de wagons convenables.

M. Kroeger: Le projet de loi n'est peut-être pas très explicite à ce sujet, mais je pense que la motion sous-jacente est que le défenseur et le protecteur des intérêts du petit expéditeur doit être l'administrateur. L'administrateur étant, si vous voulez, dans une position impartiale et neutre et n'étant pas une compagnie d'exploitation ni une compagnie de chemin de fer et n'ayant pas les responsabilités d'un organisme de commerciali-

[Texte]

position to protect the interests of the various system participants in an impartial way, but should be particularly conscious of the interests of the small shippers. One of the benefits of passing this legislation is that it provides the administrator with a statutory base to deal from a position of equality with the other agencies of the government as well as with system participants. Ultimately, again, one comes to Clause 30, that if there is a serious problem being experienced by some group of small shippers the administrator, after discussion in the senior committee, can take that to the Minister of Transport and suggest a Governor-in-Council investigation of practices.

• 0950

Mr. Mazankowski: The inclusion of Clause 30 perhaps answered my last question. I was going to ask you what powers the administrator now has that the GTA did not have previously that would allow him to do the job better.

Mr. Kroeger: Clause 30 is certainly one of them and awards and sanctions could be another, although that is still hypothetical.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, just a further follow-up question and then I have some other questions on Clause 17. I note, under "Allocation of Railway Cars", that in Clause 30 you specify that "agency" means:

the Canadian Grain Commission, the Canadian Wheat Board, the Administrator or any person acting on behalf of any of them

I am wondering if the Canadian Transport Commission should not be included in that, not so much to get into the allocation of cars, but because they are responsible for enforcing the Railway Act and the National Transportation Act in relation to the provision of suitable accommodation for traffic offered, and so forth.

Then, in Clause 29, you have the railroads covered. But there are other participants, for example, the St. Lawrence Seaway Authority, the various harbour commissions and port authorities, who are all part of the whole pipeline, so to speak. Where, in the bill, is there provision for the committee, or the grain transportation administrator, or the minister, for that matter, to . . . ? If action is required regarding any of those other system participants, where do you have them covered?

Mr. Kroeger: On Mr. Benjamin's first question, Clause 30 deals explicitly with car allocation, rather than with other responsibilities and, as Mr. Benjamin indicated, the CTC really has no responsibilities for car allocation. Insofar as responsibilities . . .

Mr. Benjamin: They do on the provision of cars.

[Traduction]

sation comme la Commission canadienne du blé, doit être en position de protéger les intérêts des divers participants au système d'une façon impartiale et voir tout particulièrement aux intérêts des petits expéditeurs. Un des avantages de cette loi est qu'elle donne à l'administrateur une base statutaire qui lui permettra de discuter sur un pied d'égalité avec les autres organismes du gouvernement et les participants au système. Fondamentalement, l'administrateur s'en remet à l'article 30 qui lui permet, lorsque des petits expéditeurs éprouvent des difficultés sérieuses, de référer la chose au ministre des Transports et de suggérer une enquête du Gouverneur en conseil sur les pratiques, après discussion au comité supérieur.

M. Mazankowski: L'introduction de l'article 30 a peut-être répondu à ma dernière question. J'allais vous demander quels pouvoirs l'administrateur avait maintenant que l'OTG n'avait pas déjà qui lui permettrait de mieux s'acquitter de la tâche.

M. Kroeger: L'article 30 en est sûrement un et les primes et les sanctions pourraient en être d'autres, même si elles sont encore hypothétiques.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'ai une autre question qui fait suite à ce que l'on vient de discuter et j'en ai ensuite un certain nombre d'autres à propos de l'article 17. Je remarque, à la rubrique «affectation des wagons», qu'à l'article 30, vous précisez que le terme «organisme» signifie:

la Commission canadienne des grains, la Commission canadienne du blé, l'administrateur ou toute personne agissant en leur nom.

Je me demande si la Commission canadienne des transports ne devrait pas faire partie de cette définition, pas tellement en ce qui a trait à l'affectation des wagons, mais plutôt parce qu'elle est responsable de la mise en application de la Loi sur les chemins de fer et de la Loi nationale sur les transports en ce qui a trait à la prestation d'installation adéquate au niveau des mouvements, et le reste.

L'article 29 contient les dispositions au sujet des compagnies de chemin de fer. Mais il y a d'autres participants, par exemple, l'administration de la voie maritime du St-Laurent et les diverses commissions des havres et autorités des ports qui font toutes parties du groupe concerné. Où sont les dispositions à leur égard dans le projet de loi dont le comité, ou l'administrateur du transport du grain ou le ministre peuvent profiter? S'il y a des mesures à prendre à l'égard de quelque autre participant du système que ce soit de ce genre, où les dispositions sont-elles dans le projet de loi?

M. Kroeger: Pour ce qui est de la première question de M. Benjamin, l'article 30 traite explicitement de l'affectation des wagons et non pas d'autres responsabilités et, comme M. Benjamin l'a indiqué, la CCT n'a aucune responsabilité à l'égard de l'affectation des wagons.

M. Benjamin: Elle en a une au niveau de la prestation des wagons.

[Text]

Mr. Kroeger: But those responsibilities are already covered under the existing Railway Act and do not need restating in this bill. Clause 30 deals with a rather specific kind of measure.

Mr. Benjamin: But under Clause 30 where an investigation takes place... Let us say you have a situation where one of the railroads, without advance notice, decides to scrap another 2,000 of its boxcars and they fail to provide suitable accommodation, or adequate accommodation, and you have a temporary period where the administrator, or whoever is allocating cars, is in a real bind, so an investigation is conducted. Whether it is under Clause 29 or Clause 30, surely the CTC would have to be involved and that investigator would want to call upon the CTC.

Mr. Kroeger: I think the CTC probably would be involved, but the CTC's powers, the right to be involved and the kinds of powers they would have, are already rather fully defined in, for example, the Railway Act and that is why they are not repeated in this bill. If there is a problem with the railways, that is largely covered in Clause 29, where there is the requirement for the submission of reports on past investments and forecasts of future investments; there is provision for monitoring maintenance of grain-dependent lines, general monitoring by the CTC of the investment programs of the railways and the appropriateness of those. Clause 29, combined with the powers already in the Railway Act, probably makes it possible to deal with almost any foreseeable problem that could arise on the railway side.

• 0955

Mr. Benjamin: I will give you another illustration. Both CN and CP have a large number of their own hopper cars that they use to haul various commodities. Let us say, all of a sudden, they decide to withdraw a couple of thousand of their own hopper cars out of grain movement and, if there is a big splurge in potash movement, divert them to potash—not that they should never be able to do that. But where is the authority for the grain transportation administrator, or anyone else, to require the railroads to work that out in a systematic manner so as not to disrupt, even if it is only for a week or two, the subsequent allocation of railway cars? That would foul up everybody else.

Mr. Kroeger: The railways are going to be committed to tonnage targets. There is the possibility that, after 1985-1986, there will be financial penalties for failing to meet those tonnage targets. So if you like, that is the stick which should serve to dissuade the railways from sudden or capricious action that would disrupt the movement of grain.

There is also a carrot. In the past, the railways knew with certainty that the more grain they moved, the more money

[Translation]

M. Kroeger: Mais ces responsabilités sont déjà prévues en vertu de la Loi sur les chemins de fer existante et n'ont pas à être établies de nouveau dans le présent projet de loi. L'article 30 concerne une espèce de mesure plutôt particulière.

M. Benjamin: Mais d'après l'article 30, lorsqu'une enquête a lieu... Prenons par exemple le cas où une des compagnies de chemin de fer, sans préavis, décide de mettre au rancart 2,000 autres de ses wagons couverts et qu'elle manquerait ainsi à son devoir de fournir suffisamment de wagons, et que cela survienne dans une période où l'administrateur, ou celui qui s'occupe de l'affectation des wagons, a vraiment de la difficulté au niveau du nombre de wagons disponibles, je suppose qu'une enquête a alors lieu. Que ce soit en vertu de l'article 29 ou de l'article 30, la CCT aurait à être impliquée et l'enquêteur en question voudrait demander l'aide de la CCT.

M. Kroeger: Je pense que la CCT serait probablement impliquée, mais les pouvoirs de la CCT, son droit d'être impliqué et le genre de pouvoirs qu'elle aurait sont déjà plutôt bien définis, par exemple, dans la Loi sur les chemins de fer, et c'est pourquoi ils ne sont pas répétés dans ce projet de loi. S'il survient une difficulté avec les compagnies de chemin de fer, le sujet est assez bien couvert par l'article 29 qui exige la présentation de rapports sur les investissements passés et les prévisions des investissements futurs, qui comporte des dispositions au sujet de la surveillance de l'entretien des embranchements tributaires du transport du grain, la surveillance générale par la CCT des programmes d'investissement des compagnies de chemin de fer et la justesse de ceux-ci. L'article 29, jumelé aux pouvoirs qui existent déjà dans la Loi sur les chemins de fer, permet probablement déjà de faire face à presque tous les problèmes prévisibles qui pourraient survenir du côté des compagnies de chemin de fer.

M. Benjamin: Je vais vous donner un autre exemple. Le CN et le CP ont déjà beaucoup de leurs wagons à trémie affectés au transport de marchandises diverses. Supposons que tout à coup, les deux compagnies décident de retirer à peu près 2,000 de leurs propres wagons à trémie du système du mouvement des grains s'il arrivait une demande importante pour le transport de la potasse, et d'affecter ces wagons au transport de ce produit. Cela pourrait arriver. Quelle autorité aurait alors l'administrateur du transport du grain ou qui que ce soit d'autre d'exiger des compagnies de chemins de fer qu'elles organisent le tout de façon systématique afin de ne pas déranger, même pour une semaine ou deux, l'affectation subséquente des wagons? Cela dérangerait tout le monde.

M. Kroeger: Les compagnies de chemins de fer vont être engagées à l'égard d'objectif en terme de tonnage. Il est possible qu'après 1985-1986, des sanctions de nature financière soient imposées lors du manquement au respect de ces objectifs. En quelque sorte, c'est ce qui contribuerait à dissuader les compagnies de chemin de fer de toute action soudaine ou capricieuse qui viendrait déranger le transport du grain.

Il y a aussi une carotte qui est offerte, si vous me passez l'expression. De par le passé, les compagnies de fer savaient

[*Texte*]

they lost. In the future, grain will be a traffic they will want to get, because they can earn a return on it; therefore, the railways will have an incentive to seek grain traffic under the provisions of this bill.

Mr. Benjamin: We could argue about that one, but my other question is about these other agencies. Where are they covered, the port authorities, the St. Lawrence Seaway . . .

The Chairman: Mr. Benjamin . . .

Mr. Benjamin: —other players in the piece?

The Chairman: Mr. Benjamin, Mr. Thacker would like to put a supplementary to the question you just asked.

Mr. Thacker: Could I just interrupt Mr. Benjamin to put a question on that?

Is there anything in this bill that blocks the railways from encouraging the producers to have more producer cars? For example, could the railways go to the producers and say, look, you give us an extra 5¢ a bushel and we will spot those cars and you can load them. The 17¢ elevation charge goes to the elevator, so the producer can put 12¢ in his pocket and the elevator can put an extra 5¢ in theirs, and the system is freed up; there is true competition to the elevator company.

Mr. Kroeger: That is the sort of efficiency measure we hope would be identified as the committee and the administrator get down to work. As the bill is drafted, there are very severe limits; in fact, the railways are practically precluded from charging more than the prescribed rate, except in the case of special kinds of movement with an extra cost. They are allowed to charge just enough extra to cover the extra cost.

But where there is some scope at least for variations on what Mr. Thacker suggests is in Clause 45, where you can have a discount. The railways are pretty well forbidden to charge more than the prescribed rate, but Clause 45 says, if they can get together with the shipper on an arrangement that saves money, then they can charge less. There is a provision that anyone who wants to object to the railways' charging less can file a complaint with the CTC, and the CTC has to address it. But on the specific example Mr. Thacker describes, there would probably be a difficulty because you cannot charge more than the prescribed rate, on the whole, but you can charge less. If you could find an efficiency measure that involved discount arrangements, those are allowed for in the bill.

[*Traduction*]

avec certitude que plus elles allaient transporter de grain, plus elles allaient perdre. À l'avenir, le grain sera un produit qu'elles voudront transporter parce qu'elles pourront en tirer des bénéfices. Les compagnies auront donc intérêt à chercher à transporter du grain avec ce que prévoit le présent projet de loi.

M. Benjamin: Nous pourrions encore discuter à ce propos, mais j'ai une autre question qui concerne ces autres organismes. Où sont-ils prévus dans le projet de loi, les autorités portuaires, l'administration de la voie maritime du Saint-Laurent . . .

Le président: Monsieur Benjamin . . .

M. Benjamin: . . . les autres organismes intéressés?

Le président: Monsieur Benjamin, M. Thacker aimerait demander une question supplémentaire à celle que vous venez tout juste de formuler.

M. Thacker: Pourrais-je interrompre M. Benjamin pour poser une question à ce sujet?

Existe-t-il quoi que ce soit dans ce projet de loi qui empêche les compagnies de chemins de fer d'encourager les producteurs à avoir plus de wagons? Par exemple, les compagnies de chemins de fer pourraient-elles aller voir les producteurs en leur disant, voici, vous nous donnez 5c. de plus le boisseau, nous allons repérer les wagons qu'il vous faut et vous allez les charger. Les 17c. des frais d'élévateurs vont dans les poches des exploitants d'élévateurs et tout cela fait que le producteur empoche 12c., que l'exploitant d'élévateur en empoche 5 de plus et que le système s'en trouve libéré. Il y a une véritable compétition envers la compagnie d'élévateurs.

M. Kroeger: C'est cette espèce d'efficacité que nous espérons que le Comité et l'administrateur pourront établir lorsqu'ils se mettront au travail. De la façon dont le projet de loi est formulé à l'heure actuelle, il y a de sérieuses limites. En fait, les compagnies de chemins de fer ne peuvent à peu près pas demander plus que le tarif prescrit sauf lorsqu'il s'agit de transport particulier demandant des frais supplémentaires. Il ne leur est permis que de demander juste ce qu'il faut de plus pour compenser le coût supplémentaire.

Mais il existe certaines possibilités de variations à propos de ce que M. Thacker suggère en vertu de l'article 45 qui permet un rabais. Il est assez strictement défendu aux compagnies de chemins de fer de demander plus cher que le tarif prescrit, mais l'article 45 stipule que lorsqu'elles peuvent parvenir à un arrangement qui permettra d'épargner de l'argent avec l'expéditeur, elles peuvent demander moins. Une clause prévoit que quiconque voulant s'opposer à ce que les compagnies de chemins de fer demandent moins que le tarif puissent déposer une plainte auprès de la CCT qui devra s'en occuper. Mais en ce qui a trait à l'exemple particulier que décrit M. Thacker, il y aurait probablement des difficultés parce qu'on ne peut demander plus que le tarif prescrit dans l'ensemble, mais on peut demander moins. Si vous pouviez trouver une mesure d'efficacité impliquant des arrangements relatifs à des rabais, ceux-ci sont prévus dans le projet de loi.

[Text]

[Translation]

• 1000

Mr. Thacker: Mr. Chairman, is it not then fair that the overall provisions of this bill tend to direct the producer towards the existing grain infrastructure, i.e., the grain companies?

Mr. Kroeger: I think that is accurate largely because of the method of payment in the bill. The method of payment in the bill, of course, would have placed much more economic decision-making in the hands of producers, as to what mode of transport they wanted to use, how far they wanted to truck the grain and so forth. When you have a system of payment to the railways, it is inevitable that the only way a producer can get benefit is to get his grain onto a railroad at the nearest point. So I think that is an inescapable bias in the system of payment provided for in the bill.

Mr. Thacker: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you.

Mr. Kroeger: Mr. Chairman, would you like me to answer Mr. Benjamin's question about these other system of participants, or do you want to add to that, Mr. Benjamin?

Mr. Benjamin: Please go ahead.

Mr. Kroeger: The question of how many entities you want to draw information from in the work of the committee and the administrator is rather judgmental. Indeed, the kind of investments made in the ports or in the St. Lawrence Seaway are going to have a bearing on the overall movement of grain from, as Mr. Wright of Saskpool put it, the combine to the ship. All of these are players in the game. There might, for example, be merit in having not just the railways file their investment plans with the committee but having the grain companies do so and, if desired, have the Seaway bringing their investment plans to the committee, having those up for discussion and examination.

Just how far one would want to extend things like investigations or awards and sanctions, if they should be feasible, is a different kind of question. You could get the committee biting off more than they could chew, or the administrator biting off more than he could chew, and the first job, and probably the most intricate job, is the kind of day-to-day operation of that railway system on the Prairies. So that is what the main focus is.

Mr. Benjamin: I was thinking more of operational requirements, not particularly investment plans. If there was a failure by the Department of Transport or the Seaway Authority on, for example, the matter of ice-breaking at Thunder Bay, or some problem in Vancouver in Burrard Inlet, or Prince Rupert or whatever, Churchill, that there be some way in which the grain transportation administrator or somebody can get to them quickly and have something done about it. Is there any authority for them in this legislation?

M. Thacker: Monsieur le président, n'est-il pas juste alors que les dispositions générales de ce projet de loi tendent à orienter le producteur vers l'infrastructure existante, en l'occurrence, les compagnies d'exploitation des grains?

M. Kroeger: Je pense que c'est juste surtout en raison de la méthode de paiement prévue par le projet de loi. Celle-ci aurait, bien entendu, mis beaucoup plus de pouvoirs de décisions économiques entre les mains des producteurs, à savoir à propos du mode de transport qu'il voulait utiliser, jusqu'où il voulait transporter le grain, et le reste. Lorsqu'on a un système de paiement envers les compagnies de chemin de fer, il est inévitable que la seule façon dont un producteur puisse tirer partie de la chose soit d'amener son grain par chemin de fer au point le plus proche. Je pense donc que c'est une déviation inévitable dans le système de paiement que prévoit le projet de loi.

M. Thacker: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci.

M. Kroeger: Monsieur le président, voudriez-vous que je réponde à la question de M. Benjamin à propos de cet autre système de participants ou avez-vous autre chose à ajouter à ce sujet, monsieur Benjamin?

M. Benjamin: Allez-y, je vous en prie.

M. Kroeger: La question de savoir de combien d'organismes vous voulez obtenir des renseignements dans le contexte du travail du comité et de l'administrateur ne peut être prise à la légère. En effet, le genre d'investissement fait dans les ports ou par l'administration de la voie maritime du Saint-Laurent va influer sur l'ensemble du mouvement du grain des installations de production aux navires, comme le dit M. Wright de Saskpool. Ce sont tous des participants. Il y aurait peut-être avantage à ce que non seulement les compagnies de chemin de fer aient à remettre leurs plans d'investissement au comité, mais aussi à ce que les compagnies d'exploitation des grains en fassent autant, et, si désiré, faire en sorte que l'administration de la voie maritime présente aussi ses plans d'investissement au comité pour discussion et examen.

Jusqu'où on voudrait aller à propos des enquêtes, des primes ou des sanctions, si elles sont possibles, est une question bien différente. On pourrait vouloir en confier trop au comité ou à l'administrateur et négliger ainsi le travail le plus important et probablement le plus compliqué consistant à assurer le bon fonctionnement au jour le jour du système de transport ferroviaire dans les Prairies. C'est là la principale question.

M. Benjamin: Je pensais plus en fonction de besoins opérationnels qu'en fonction de plans d'investissement spécifique. S'il arrivait un problème au niveau du ministère des Transports ou de l'Administration de la voie maritime, par exemple, au sujet du bris de la glace à Thunder Bay, ou quelque problème à Vancouver dans le secteur de Burrard, de Prince-Rupert ou de Churchill, il faudrait qu'il existe un moyen pour l'administrateur du transport du grain ou le responsable en question de rejoindre les organismes concernés

[Texte]

Mr. Kroeger: Those entities are not singled out, but I fully expect that anything causing a blockage in the grain transportation system would get the attention of the administrator and the committee. If there are not enough icebreakers being provided at Thunder Bay, I would have thought the administrator would be on the telephone to the Department of Transport in Ottawa rather promptly.

Mr. Benjamin: That is why I am sorry my amendment was turned down, the one about having other participants in the system sitting on the grain transportation committee as non-voting observers. If there is a union to be called to account, or a port authority to be called to account, or the St. Lawrence Seaway or whatever, they are there as observers, are there to provide information and to answer questions.

One of the things I think would avoid a lot of the labour disputes, too, would be more consultation and exchange of views on something like this grain transportation committee, with all the participants there but not all of them having a vote. The closer they are in consultation, the less likelihood of difficulties arising. That is why I regret my amendment was turned down.

• 1005

Mr. Mazankowski asked me what other agencies I had thought of, and I had not thought of mentioning port authorities and the St. Lawrence Seaway and any other organizations that are involved. I hope that could be reconsidered at a later stage.

Mr. Chairman, on Clause 17, when the bill uses the words "in consultation with the Committee", at the moment the Grain Transportation Co-ordinator divides and makes the broad allocation of cars as between producer cars, non-board grains and board grains. That is all they do. The 5% producer cars are then allocated to individual producers by the Canadian Grain Commission. The non-board and board grains are allocated by the Canadian Wheat Board, and the Canadian Wheat Board works into their train runs the producer cars, the non-board grains with the board grains. Obviously the board grains are by far the largest volume.

Is it the intent of the government in this legislation for this kind of administration to be transferred to the administrator, all the car allocation functions currently performed by the board? Does the bill make it possible to make such a change?

Mr. Kroeger: Providing a statutory base for the administrator would then make the administrator what in football is called an eligible receiver. In other words, the Governor in Council already has the power to transfer these responsibilities, but if the administrator acquires a statutory base then that becomes one of the places, one of the agencies to which the Governor in Council could effect a transfer.

[Traduction]

pour faire régler le problème. Ce projet de loi prévoit-il quelque chose à cet égard?

M. Kroeger: Ces organismes ne sont pas mis en relief de façon spécifique, mais je m'attends vraiment à ce que tout ce qui pourrait nuire au système de transport du grain reçoive l'attention de l'administrateur du comité. S'il arrivait qu'il n'y ait pas suffisamment de brises glace à Thunder Bay pour ouvrir la voie, je serais enclin à penser que l'administrateur téléphonerait au ministère des Transports à Ottawa sans délai.

M. Benjamin: C'est pourquoi je suis désolé que mon amendement ait été rejeté, celui par lequel je proposais qu'il y ait d'autres participants du système admis au Comité du transport du grain en qualité d'observateurs. S'il arrivait que l'on ait des questions à poser à un regroupement quelconque, à une administration de port ou à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent ou à quelqu'autre organisme que ce soit, ils seraient présents à titre d'observateurs et pourraient donner des renseignements et répondre à des questions.

Quelque chose encore qui permettrait, je pense, d'éviter bien des conflits de travail serait plus de consultations et d'échanges de points de vue dans le cadre d'un groupe comme le Comité du transport du grain où tous les participants impliqués se retrouveraient sans avoir forcément tous le droit de vote. Plus ils sont près pour la consultation, moins il y a de chance que des difficultés ne surviennent. C'est la raison pour laquelle je regrette que mon amendement ait été rejeté.

M. Mazankowski m'a demandé à quels autres organismes j'avais pensé, et j'ai oublié de mentionner les autorités portuaires, la voie du Saint-Laurent et tous les autres organismes participants. J'espère que nous aurons l'occasion d'étudier cette question.

Monsieur le président, lorsque l'article 17 du projet de loi emploie les mots «en consultation avec le comité», au moment où le coordonnateur du transport du grain fait la répartition des wagons entre les producteurs, ceux de la commission et ceux des particuliers. C'est tout ce qu'il fait. La Commission canadienne des grains affecte alors les 5 p. 100 de wagons des producteurs aux particuliers. Les grains de la Commission et des particuliers sont affectés par la Commission canadienne du blé; elle travaille dans leur train, se charge des wagons des producteurs, les grains des particuliers et ceux de la commission. Il est évident que le volume des grains de la commission est le plus important.

Est-ce que dans ce projet de loi, le gouvernement a l'intention de transférer ce genre d'administration à l'administrateur, c'est-à-dire les fonctions d'affectation des wagons que remplit la commission? Le projet de loi permet-il un tel changement?

M. Kroeger: Prévoir une base statutaire pour l'administrateur le placerait dans la même situation du receveur admissible, comme on dit en terme de football. En d'autres termes, le gouverneur en conseil a déjà le pouvoir de déléguer ces responsabilités, mais si l'administrateur obtient une base statutaire, alors cela devient l'un des organismes auquel le gouverneur en conseil pourrait affecter le transfert.

[Text]

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I want to remind the committee of some remarks made by the Canadian Wheat Board Advisory Committee when it appeared before this committee. It is the fear of them and the people who elected them; this whole matter of accountability to the producers. They reminded us that the Wheat Board commissioners put themselves in front of farmers at meetings across the prairies every year and give frank answers to their questions. The board provides more information about its activities than any other grain marketing organization in the world.

Technically the board is an agency of the Crown, but the Canadian Wheat Board Act specifies that the board act in the best interests of the grain producers. If any of the board's responsibilities are removed, it cannot be accountable for its actions. We do not want to see the possibility that the board's actions can be vetoed by some other agency, public or private, that is not accountable to grain producers for shipping board grain.

These provisions in Clause 17, this "in consultation with", scare the heck out of me and, I know, a lot of grain producers and the Canadian Wheat Board Advisory Committee and the Canadian Wheat Board.

I will be getting to my amendment whenever you are ready for it.

The Chairman: Thank you. I still have three names of people who wish to put questions on Clause 17.

Mr. McKnight.

Mr. McKnight: Thank you, Mr. Chairman.

I would like to just follow up on two points, the first one being a clarification, if I could get it from Mr. Kroeger or the other witnesses, Mr. Chairman, through you.

Did I understand that you had hoped or it was your belief or an hypothesis of some kind that these agencies that were listed in, I believe, 30 and 31, or 31.(a) and (b), would voluntarily bring forth their practices as to the distribution and allocation of cars and their raison d'être?

• 1010

Mr. Kroeger: I would expect that if Parliament approves this legislation they would do it voluntarily, even if not necessarily with enthusiasm.

Mr. McKnight: I have some degree of difficulty in having that faith, Mr. Chairman, that Mr. Kroeger has. In the past it has been one of the most difficult tasks that anyone has attempted to get the rationale and the raison d'être for that from each agency. And it is understandable, because if one agency or one group or one of the participants within the system comes forward it is like a lightning rod; the faults of the system and the perceived inefficiencies are thrown at that system participant or that agency that does voluntarily discuss its methods and rationale. So I just wonder, Mr. Chairman, if that really would happen. I have doubt.

Mr. Kroeger: Even if an agency did not volunteer a lot of comment in the first instance, the other system participants

[Translation]

M. Benjamin: Monsieur le président, j'aimerais rappeler au comité certaines remarques du Comité consultatif de la Commission canadienne du blé lorsqu'il s'est présenté devant notre comité. C'est la crainte envers lui et les gens qui l'ont élu: la question de la responsabilité envers les producteurs. Il nous a rappelé que les commissaires de la Commission du blé se placent devant les agriculteurs lors de réunions dans les Prairies chaque année et répondent franchement à leurs questions. La Commission fournit plus de renseignements sur ses activités que tout autre organisme de production de grain au monde.

Techniquement, la commission est un organisme de la Couronne, mais la Loi sur la Commission canadienne du blé précise qu'il agit au mieux des intérêts de producteurs de grain. Si on lui retire une de ses responsabilités, on ne peut pas le tenir responsable de ses actes. Nous ne voulons pas envisager la possibilité qu'un autre organisme, public ou privé, mette le veto sur ces actes, qui ne rend pas compte aux producteurs de grain pour l'expédition du grain de la Commission.

A l'article 17, les mots «en consultation avec» me font trembler, ainsi que de nombreux producteurs, le Comité consultatif de la Commission canadienne du blé et la Commission canadienne du blé.

Je passerai à mon amendement lorsque vous serez prêt.

Le président: Merci. Il y a encore trois personnes qui désirent poser des questions au sujet de l'article.

Monsieur McKnight.

M. McKnight: Merci, monsieur le président.

Tout juste un ou deux points. L'un pour un éclaircissement, si M. Kroeger ou les autres témoins le peuvent, par votre intermédiaire, monsieur le président.

Ai-je compris que vous aviez espéré ou que vous croyiez par hypothèse que ces organismes énoncés dans les articles 30 et 31, ou 31.(a) et (b), je crois, se porteraient volontaires pour faire part de leurs pratiques de répartition et d'affectation des wagons et leur raison d'être?

M. Kroeger: Je croirais que si le Parlement approuvait ce projet de loi, il le ferait volontairement, même si ne n'était pas de gaieté de coeur.

M. McKnight: J'ai quelques doutes à ce monsieur le président; contrairement à M. Kroeger. Par le passé, la tâche la plus difficile a été d'obtenir la raison-d'être de chaque organisme. Et c'est compréhensible, car, si un organisme ou un groupe ou l'un des participants de présente, ce serait comme un paratonnerre; les erreurs du système et les lacunes perceptibles lui seraient soulignées s'il exposait volontairement ses méthodes et sa raison-d'être. Je me demande donc, monsieur le président, si la situation se présenterait. J'en doute.

M. Kroeger: Même si un organisme ne faisait pas trop de commentaires dans le premier cas, les autres participants

[Texte]

would presumably be well aware of one practice or another, by an agency or a railroad or whomever, that was causing problems. They could easily take the initiative in saying what about this, and opening the discussion and requesting information. There is always Clause 30, which is there as an ultimate sanction if there is a reluctant agency. The other point, of course, is that this is a body of legislation approved by the government; presumably the respective ministers responsible for these agencies would be expected to co-operate in providing the necessary direction to their agencies to play ball.

Mr. McKnight: It goes back before the establishment of the GTA; this has to do, Mr. Chairman, with the allocation of cars and the necessity of the movement of certain types of grain. Back at that time we were told that through no fault, but through a practice of the past, it required three kicks at the cat, so to say, by the board to deliver into the terminal position the type and the amount of grain that they projected for their needs in export—three cars to get one of what they really wanted. Was that indicative of a problem during those preceding crop years prior to 1979, where grades were quite divergent, or was it a problem in the ability to pass on knowledge to the board as to the existing stocks in the elevator system? And has that changed?

Mr. Kroeger: I think I am getting out beyond my depth. I am not familiar with the kind of practices that might have existed before 1979, when I first had contact with this subject. Even on present-day practices, I am not sure I know in enough detail what the problem is to be able to give Mr. McKnight a good answer to that.

Mr. McKnight: Mr. Chairman, Mr. McCannel is not here at the table, but I notice Mr. Earl, who is attached to his office and who has had experience in this field. Could the deputy minister ask for Mr. Earl to . . . ?

The Vice-Chairman: May we have your full name and title, please?

Mr. Paul Earl (Assistant Co-ordinator of Systems and Planning, Grain Transportation Authority): Yes. My name is Paul Earl, and I am Assistant Co-ordinator of Systems and Planning with the Grain Transportation Authority.

The Vice-Chairman: Mr. McKnight, did you want to ask a question?

• 1015

Mr. McKnight: Thank you, Mr. Chairman.

Prior to 1979 and the establishment of the GTA it required three cars to get one car of specific grain into terminal position, because of the lack of knowledge or the difference in the grades that were in store position in the elevator system, and I asked, was that due to the crop years that preceded 1979 or was that due to lack of information or the inability to transfer information between the country elevator system and the Canadian Wheat Board; and has that practice changed? Is the demand met with one car, two cars; how is it functioning now?

[Traduction]

pourraient connaître vraisemblablement une pratique ou une autre, soit par l'intermédiaire d'un organisme ou d'une compagnie de chemin de fer ou de quelqu'un d'autre, qui créerait des difficultés. Ils pourraient prendre l'initiative de dire quelque chose à ce sujet, d'entamer la discussion et de demander des renseignements. Il y a toujours l'article 30 qui est là comme sanction ultime s'il se trouve un organisme récalcitrant. L'autre point, bien sûr, c'est que le gouvernement a approuvé une série de lois et de règlements; on s'attend que les ministres de ces organismes collaborent pour enjoindre leurs organismes à jouer fran jeu.

M. McKnight: Cela remonte avant l'établissement de l'Office du transport du grain, monsieur le président, lorsque les wagons étaient affectés et qu'il fallait transporter certaines catégories de grains. À ce moment-là, on nous a dit que, selon une pratique du passé, il fallait que la Commission les pousse dans le dos pour livrer au terminal la catégorie et la quantité de grain prévues pour leurs besoins à l'exportation - trois wagons pour en obtenir un de ce qu'ils voulaient vraiment. Est-ce que cela signifiait qu'il existait un problème pendant ces campagnes agricoles avant 1979, quand les catégories étaient très diverses, ou s'agissait-il d'une difficulté à pouvoir faire part de ses connaissances à la Commission au sujet des stocks existants dans un système d'élévateurs? Est-ce que cela a changé?

M. Kroeger: Je pense que je suis dépassé. Je ne suis pas familier avec les pratiques qui ont pu exister avant 1979; surtout la première fois où le sujet m'a été présenté. Même avec les pratiques actuelles, je ne suis pas sûr de savoir exactement ce qu'est le problème pour pouvoir donner une bonne réponse à M. McKnight.

M. McKnight: Monsieur le président, M. McCannel est absent, mais je vois M. Earl qui est attaché à son bureau et qui a de l'expérience dans ce domaine. Le sous-ministre pourrait-il demander à M. Earl de . . . ?

Le vice-président: Pourrions-nous avoir vos nom et titre en entier, s'il vous plaît?

M. Paul Earl (Coordonnateur adjoint des systèmes, Commission du transport du grain): Oui. Je m'appelle Paul Earl et je suis coordonnateur adjoint des systèmes à la Commission du transport du grain.

Le vice-président: Monsieur McKnight, aviez-vous une question?

M. McKnight: Merci, monsieur le président.

Avant 1979 et l'établissement de l'Office du transport du grain, il fallait trois wagons pour en obtenir un d'une catégorie précise de grain au terminal, à cause du manque de connaissances ou de la différence des catégories qui se trouvaient emmagasinées dans les élévateurs, et je demandais: était-ce dû aux campagnes agricoles qui ont précédé l'année 1979, ou était-ce dû au manque de renseignements ou à l'impossibilité de communiquer les renseignements entre le système d'élévateurs de la campagne et la Commission canadienne du blé. Cette pratique a-t-elle changé? Est-ce que la demande a été

[Text]

Mr. Earl : I think, Mr. McKnight, through you, Mr. Chairman, the problem to which you refer related mostly to protein shipments... getting grain of the right protein content. The reason for that was at the time the information on the protein level of wheat stocks in country elevators was very poor. Since that time there have been considerable advances in putting protein testers in the country and measuring protein in country elevator bins, and I believe that has improved quite substantially. I think in the generality of it, the ability to order forward from the country the grains required is fairly good.

Mr. McKnight: Three or four years ago there was consideration, and I understand there is still consideration, as to the development by some of the elevator companies of a computer linkage with the board or the GTA or with one central agency to communicate information on stocks. Sask Pool I know have computer terminals in some of their newer facilities. Is that carrying on? Is that a procedure or a program that is endorsed by the GTA and by the board, and is that going to facilitate more exact knowledge of the country elevator stocks and enhance the shipping system we have now?

Mr. Earl: That is a program that is carrying on. All the elevator companies now are installing computer terminals in their country elevator facilities. Normally those computer terminals communicate with their own head offices; and yes, I think that would substantially increase the ability of the board and the companies to know what stocks are on hand in the country.

Mr. McKnight: I would like to ask Mr. Kroeger—yesterday in the definition of “shipper” I believe it was Mr. Mazankowski who asked a question, and in general my understanding of your answer, Mr. Kroeger, was that the board was the shipper. Did I understand you properly?

Mr. Kroeger: I think for many purposes the board is the shipper; not necessarily for all.

Mr. McKnight: It just brings to mind a question that in the case of damage or a damage claim on a carload of grain, the producer does not make that claim; the railroad does not make that claim; the Canadian Wheat Board does not make that claim; but the country elevator makes the claim against the railroad for damage to cars and shipments. If the board is the shipper, how does the elevator system work into this claim on damaged carloads of grain? What would be the rationale for that?

Mr. Kroeger: I think Mr. Earl may be able to answer the specifics of the question.

Mr. Earl: Mr. Chairman, the elevator company is an agent of the Canadian Wheat Board and in the particular case that Mr. McKnight mentions, if indeed the board is the shipper,

[Translation]

satisfaite avec un wagon, deux wagons; comment cela fonctionne-t-il à présent?

M. Earl: Par votre intermédiaire, monsieur le président, je répondrai à M. McKnight que le problème dont il parle concernait principalement les expéditions de protéines—obtenir le grain contenant la bonne quantité de protéines. La raison était qu'à ce moment-là, les renseignements sur le niveau des protéines du grain emmagasiné dans les élévateurs de la campagne étaient insuffisants. Depuis, nous avons fait des progrès considérables en installant des analyseurs de protéines dans les conteneurs des élévateurs, et je crois que cela s'est sensiblement amélioré. Je pense que, dans l'ensemble, la capacité de commander directement de la campagne les grains nécessaires est acceptable.

M. McKnight: Il y a trois ou quatre ans, il était question et il est toujours question, que certaines compagnies d'élévateurs établissent la liaison par ordinateur avec la Commission ou l'Office avec un organisme central pour communiquer les renseignements sur les stocks. Je sais que Sask Pool a des terminaux d'ordinateurs dans certaines de ses nouvelles installations. Est-ce que cela se poursuit? S'agit-il d'une procédure ou d'un programme accepté par l'Office et la Commission; est-ce que cela permettra de savoir avec plus d'exactitude où en sont les stocks des élévateurs de la campagne et d'améliorer le système de transport que nous avons actuellement?

M. Earl: C'est un programme qui se poursuit. Toutes les compagnies d'élévateurs sont en train d'installer des terminaux d'ordinateurs dans leurs installations. Normalement, ces terminaux communiquent avec leurs administrations centrales; et oui, je crois que la Commission et les compagnies pourraient mieux savoir de quels stocks le pays dispose.

M. McKnight: Je voudrais demander à M. Kroeger—hier, au sujet de la définition «d'expéditeur», je crois que c'est M. Mazankowski qui a posé une question, et d'après votre réponse, monsieur Kroeger, je crois comprendre que la Commission est l'expéditeur. Ai-je bien compris?

M. Kroeger: Je pense que pour beaucoup de fins, la Commission est l'expéditeur; pas nécessairement pour toutes.

M. McKnight: Je viens de penser à une question: en cas de dommages ou d'une réclamation en dommages-intérêts pour le chargement d'un wagon, le producteur ne fait pas la réclamation; la compagnie de chemin de fer ne fait pas la réclamation; la Commission canadienne du blé ne fait pas la réclamation; mais l'élévateur de la campagne poursuit la compagnie de chemin de fer en dommages-intérêts pour les wagons et les chargements. Si la Commission est l'expéditeur, comment le système de l'élévateur fonctionne-t-il dans ce cas-là? Quelle serait sa raison d'être?

M. Kroeger: Je pense que M. Earl pourrait vous donner tous les détails à ce sujet.

M. Earl: Monsieur le président, la compagnie d'élévateurs est un agent de la Commission canadienne du blé et, dans le cas que mentionne M. McKnight, si la Commission est

[Texte]

then the elevator company is acting on the board's behalf in following through on the damage claim.

Mr. McKnight: Well, then, the country elevator system, acting as agents of the board, are considered shippers.

Mr. Earl: I think the question of who is the shipper is a very, very difficult one. It is one that has not been addressed in the grain industry and is just fraught with problems.

• 1020

Mr. Benjamin: Would you allow a supplementary, Mr. McKnight?

Mr. McKnight: Yes, by all means.

Mr. Benjamin: On the matter of defining "shipper", is it not the quickest, most simple and most effective way of defining a shipper is whoever owns the product being shipped? In the case of board grains it would be the Canadian Wheat Board. They buy the grain right at the delivery point. For non-board grains it would be the elevator company or the individual producer, if it is a producer car. They then are the shippers in fact; it is not just who loads the car.

Mr. Earl: Mr. Benjamin, I think in normal practice it is the party who signs the bill of lading that is the shipper, and it is the country elevator which signs the bill of lading.

Mr. Benjamin: I know. I have had to make claims out after a few train wrecks.

Mr. Earl: The question I guess then is when the country elevator signs the bill of lading, does that make it the shipper or is it an agent acting on behalf of the Canadian Wheat Board who is the shipper.

Mr. Benjamin: Okay.

The Vice-Chairman: That is your supplementary. Mr. McKnight; your time is up. I will call on Mr. Doug Neil now.

Mr. Neil: Thank you very much. Now, Mr. Kroeger, in answering some previous questions, I think to Mr. Mazankowski, you talked about Clause 30 as being the means by which any disputes could be dealt with between participants which arose in the Senior Grain Transportation Committee.

Mr. Kroeger: On car allocation; yes.

Mr. Neil: Yes. And you seemed to indicate that it could be sort of triggered fairly easily. Now my understanding of obtaining an order in council is that it has to go through Cabinet. It comes from the minister first; he gives a recommendation to Cabinet; the Cabinet discusses it and, then, they have to pass a minute in Cabinet before this can take place. So it could be fairly lengthy, could it not?

Mr. Kroeger: Not necessarily. It depends very much on the character of an order in council. When I was Deputy Minister of Transport, I can remember that we used to put through probably 25 to 30 orders in council a week, because a lot of them are very sort of specific things about giving up a couple of acres of land to somebody else. You get a kind of hierarchy

[Traduction]

vraiment l'expéditeur, la compagnie d'éleveurs agit au nom de la Commission en donnant suite à la réclamation.

M. McKnight: Par conséquent, le système d'éleveurs agissant comme agent de la Commission est considéré être l'expéditeur.

M. Earl: Je pense que la question de savoir qui est l'expéditeur est une question compliquée. C'est une question qui n'a pas été discutée dans l'industrie du grain, et elle est fertile en problèmes.

M. Benjamin: Puis-je vous poser une autre question monsieur McKnight?

M. McKnight: Faites donc.

M. Benjamin: Au sujet de la définition de l'«expéditeur», ne serait-il pas plus rapide, plus simple et plus efficace de dire que quiconque possède le produit transporté est l'expéditeur? Dans le cas du grain de la Commission, ce serait la Commission canadienne du blé. Pour le grain des particuliers, ce serait la compagnie d'éleveurs ou le producteur particulier, s'il s'agit d'un wagon du producteur. Ils seraient alors réellement les expéditeurs; ce n'est pas juste celui qui charge le wagon.

M. Earl: Monsieur Benjamin, je pense que normalement, c'est le signataire du connaissement qui est l'expéditeur, et c'est la compagnie d'éleveurs qui signe le connaissement.

M. Benjamin: Je sais. J'ai dû remplir des réclamations après quelques accidents de chemin de fer.

M. Earl: Donc, si je comprends bien votre question, lorsque la compagnie d'éleveurs signe le connaissement, devient-elle l'expéditeur ou un agent agissant au nom de la Commission canadienne du blé qui est l'expéditeur?

M. Benjamin: C'est bien ça.

Le vice-président: Monsieur McKnight, votre temps est terminé. C'est au tour de M. Doug Neil.

M. Neil: Merci beaucoup. Monsieur Kroeger, en répondant à des questions antérieures, je pense que c'était à M. Mazankowski, vous avez dit que l'article 30 était le moyen de régler les litiges survenant entre les participants au Comité supérieur du transport du grain.

M. Kroeger: Au sujet de l'affectation des wagons, oui.

M. Neil: Oui. Et vous avez laissé entendre qu'il pourrait être utilisé assez facilement. Maintenant, d'après ce que je crois comprendre, pour obtenir une ordonnance il faut qu'elle passe par le Cabinet. Elle vient en premier du ministre; il présente une recommandation au Cabinet; le Cabinet en discute et ensuite, il doit approuver un mémoire avant d'émettre l'ordonnance. Ce pourrait être long, non?

M. Kroeger: Pas nécessairement. Cela dépend beaucoup de l'importance de l'ordonnance. Lorsque j'étais sous-ministre des Transports, je me rappelle que nous étudions quelque 25 à 30 ordonnances par semaine, parce que beaucoup d'entre elles portent sur des choses très précises, soit donner une coupe d'acres de terre à quelqu'un d'autre. Vous avez une certaine

[Text]

of orders in council to some that are of major policy import and, indeed, would require full Cabinet debate.

There is a committee of Cabinet called Governor in Council Committee, which meets every week to review the submissions from various departments. And those submissions which are not of a routine and technical character do get some discussion before they are approved.

But an investigation of this kind should not normally be a matter for discussion in full Cabinet or, indeed, for discussion in one of the policy committees of Cabinet. It ought to be possible to process this fairly expeditiously, but one would not want the powers in Clause 30 to be used capriciously or every week. It is a kind of residual power provided by the bill when all else fails.

Mr. Neil: So you would look upon the obtaining of an order in council under this clause as fairly routine, would you then?

Mr. Kroeger: Not very difficult.

Mr. Neil: Not very difficult. So you are satisfied that this is the route to go, rather than perhaps to give the administrator or the committee the power to name a person to carry out this investigation?

Mr. Kroeger: Again one comes back to the problem of the role of the committee and whether it is to be an executive body or not. Given that its character as provided in the bill is entirely advisory, the committee is not in a position to order an investigation.

Mr. Neil: What about the administrator?

• 1025

Mr. Kroeger: He is constrained by the fact that he works for the Minister of Transport, and for him to order an investigation that involves an entity which reports to the Minister of Agriculture has problems to it. You would at least need some sort of inter-ministerial agreement in Ottawa that this should happen.

Mr. Neil: Would you consider that the question of the appointment of a person, or the investigation of the allocation of cars, is something that the Senior Grain Transportation Committee or the administrator could make recommendations on for changing some time in the future?

Mr. Kroeger: Yes, that would be a possibility, although it would imply an executive role for the committee and, as discussed yesterday, there would be a strong case for that kind of a change being a matter of parliamentary decision rather than executive arrangement.

Mr. Neil: But I would assume that... you mentioned on several occasions that you are looking forward to an evolution as far as this bill is concerned, and as far as the functions of all the participants are concerned, so it would seem then that over the years the committee, in conjunction with the administrator, could develop a different type of system or a better system, a more efficient system, to deal with the allocation of cars.

[Translation]

hiérarchie d'ordonnances d'une importance capitale et qui nécessitent un débat complet du Sénat.

Il y a un comité du Cabinet appelé Comité du gouverneur en conseil, qui se réunit chaque semaine pour étudier les soumissions des divers ministères. Celles qui ne sont pas de nature courante ou technique font l'objet d'un débat avant d'être appuyées.

Une enquête de ce genre ne devrait normalement pas faire l'objet d'une discussion en plein Cabinet ou, en fait, être discutée dans un des comités de politique du Cabinet. On devrait pouvoir la traiter assez rapidement, mais personne ne voudrait que les dispositions de l'article 30 soient employées capricieusement ou toutes les semaines. C'est un pouvoir de dernier ressort.

M. Neil: Donc, vous envisageriez l'obtention d'une ordonnance en conseil en vertu de cet article comme affaire courante?

M. Kroeger: Pas très difficile.

M. Neil: Pas très difficile. Ainsi, vous êtes convaincu que c'est la voie à prendre, plutôt que de donner à l'administrateur ou au Comité le pouvoir de nommer quelqu'un pour entreprendre l'enquête?

M. Kroeger: On en revient au rôle du comité et s'il doit être un corps exécutif ou non. Étant donné le caractère que lui attribue le projet de loi est purement consultatif, le comité n'est pas en position d'exiger une enquête.

M. Neil: Et l'administrateur?

M. Kroeger: Il est contraint par le fait qu'il travaille pour le ministre du Transport et lui aussi doit faire face à des difficultés pour ordonner qu'une enquête soit faite sur une entité qui fait rapport au ministre de l'Agriculture. Pour que cela soit possible, une sorte d'entente interministérielle est nécessaire à Ottawa.

M. Neil: Croyez-vous que la nomination d'une personne ou l'enquête sur la répartition des wagons sont des questions sur lesquelles le comité supérieur du transport du grain ou l'administrateur devraient faire des recommandations de changements à l'avenir?

M. Kroeger: Oui, c'est une possibilité, bien que cela impliquerait une fonction exécutive pour le Comité et que, comme nous en avons discuté hier, il y aurait des arguments solides pour que ce genre de changements relèvent d'une décision du Parlement plutôt que d'une entente exécutive.

M. Neil: Mais je présume que... vous avez mentionné à plusieurs reprises que vous espérez qu'il y ait une évolution quant à ce projet de loi et quant aux fonctions de tous les participants et il me semble donc que le comité, sur une période de plusieurs années et conjointement à l'administrateur, pourrait élaborer un système différent ou un meilleur système, un système plus efficace, pour régler la répartition des wagons.

[*Texte*]

Mr. Kroeger: Indeed, and it would not be excluded that some rather specific kind of decision-making might be delegated to the committee on a trial basis before a more fundamental shift in its role were contemplated. So you might in fact get the committee assuming greater responsibilities for car allocation as time went on.

Just a point I overlooked in my previous answer to Mr. Neil: The administrator himself could be the subject of an investigation, and should be, so that if . . . pardon me?

Mr. Mayer: If the occasion calls for it, he should be.

Mr. Kroeger: Yes. In principle, the administrator's conduct should not be immune from scrutiny, any more than any other agency's conduct. That is provided for in the bill and here, particularly, the role of the senior committee becomes very important because the administrator is not likely, on his own initiative, to propose an investigation of himself, but if the committee is clearly of that view the administrator would be duty-bound to report that view to the Minister of Transport.

Mr. Neil: It seems to me, if the system is going to evolve and be an efficient and top-calibre system, that no participant, whether it is an agency or otherwise, should be immune . . .

Mr. Kroeger: Indeed.

Mr. Neil: —from investigation and criticism and discussion.

Mr. Kroeger: Indeed.

Mr. Neil: Thanks very much, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Neil.

Mr. Mayer.

Mr. Benjamin: I have a question on Clause 17.(1)(f), Mr. Chairman.

The Chairman: I will go to Mr. Mayer first, and then I will go back to you.

Mr. Benjamin: Thank you.

Mr. Mayer: Thank you, Mr. Chairman. When we have Mr. Earl at the table I would like to direct a couple of questions to him if I could.

I believe both Unifarm and the Alberta government were concerned about the lack of definition of the word "shipper" in the bill. The Alberta government has suggested that if the grain handling and transportation system is to become more efficient, then the authority and responsibility needs to be assigned and delegated clearly. The responsibility they talk about there is referred to as a shipper:

We recommend the Grain Transportation Administrator be designated to sit on behalf of farmers as the shipper.

Mr. Earl has had some first-hand experience with the Grain Transportation Authority, and I wonder if he could offer a comment on the Alberta government's suggestion of how to overcome what they see as a problem with the lack of definition for the word "shipper". Mr. Earl may have some other

[*Traduction*]

M. Kroeger: Bien sûr, et il n'est pas exclus qu'une certaine sorte spécifique de décision soit déléguée au comité, à titre d'essai avant que ce changement fondamental de fonction soit considéré. Il est donc bien possible que les responsabilités du comité pour la répartition des wagons devienne plus grande avec le temps.

Seulement une question que j'ai omise dans ma réponse antérieure à M. Neil: l'administrateur lui-même pourrait faire l'objet d'une enquête, et devrait en faire l'objet, de sorte que . . . je vous demande pardon?

M. Mayer: Il devrait en faire l'objet si la situation l'exige.

M. Kroeger: Oui. En principe, la conduite de l'administrateur n'est pas exempte d'examen minutieux, pas plus que la conduite de n'importe quelle autre agence. C'est prévu par le projet de loi et le rôle du comité supérieur devient particulièrement important ici, parce qu'il est peu probable que l'administrateur, de sa propre initiative, propose une enquête sur lui-même, mais si le Comité est clairement de cet avis, l'administrateur devrait avoir le devoir de faire rapport de cet avis au ministre du Transport.

M. Neil: Il me semble que, si le système doit évoluer, être efficace et de premier rang, aucun de ses participants, que ce soit une agence ou autre, ne devrait être à l'abri . . .

M. Kroeger: Bien sûr.

M. Neil: D'une enquête, de la critique ou de la discussion.

M. Kroeger: Bien sûr.

M. Neil: Merci beaucoup, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Neil.

Monsieur Mayer.

M. Benjamin: J'ai une question sur la disposition 17.(1)(f), monsieur le président.

Le président: J'entendrai d'abord M. Mayer, puis je vous reviendrai.

M. Benjamin: Merci.

M. Mayer: Merci, monsieur le président. Pendant que M. Earl est ici, j'aimerais lui poser quelques questions.

Je crois que Unifarm et le gouvernement de l'Alberta s'inquiétaient de l'absence de définition du mot «expéditeur» dans le projet de loi. Le gouvernement de l'Alberta a suggéré que si le système de manutention et de transport du grain doit devenir plus efficient, l'autorité et la responsabilité doivent être assignées et déléguées clairement. La responsabilité dont ils parlent est désignée comme l'expéditeur.

Nous recommandons que l'administrateur du Transport du grain soit désigné pour siéger au nom des agriculteurs comme étant l'expéditeur.

M. Earl a eu quelque expérience avec l'autorité du transport du grain, et je me demande s'il pourrait faire des commentaires sur la suggestion du gouvernement de l'Alberta d'un moyen pour surmonter ce qu'il croit être un problème quant à l'absence de définition du mot «expéditeur». M. Earl a peut-

[Text]

suggestion as to whether it is a problem, or some other definition of a shipper that would be suitable or helpful in terms of a better functioning system.

• 1030

Mr. Earl: Mr. Chairman, I hesitate to speak for the Alberta government, of course, but I believe this issue was discussed in the CCA task force, and the debate there in the CCA task force on the issue of "shipper" centred around the fact that the shipper is normally the person who controls the condition of carriage and who designs the system in a manner to create and attain efficiencies. The lack of clear definition as to who is the shipper I think in the CCA task force was felt to pose some difficulties in defining who has responsibility for determining conditions of carriage and therefore who can design the system to achieve maximum efficiencies. If I understand it correctly, the Alberta government's comments are made under the heading of "Efficiency", and that leads me to suspect that the Alberta government was addressing the same issue as was addressed in the task force.

To comment specifically on what the Alberta government was saying, or suggesting, if their suggestion were followed, it would tend to push the grain transportation system towards what has been called the Sultran's model, and that would entail, I think, quite a different concept for the Grain Transportation Administrator and for the Senior Grain Transportation Committee from what is envisaged in the present bill, and a different concept indeed from what the industry representatives on the CCA task force felt was appropriate at this time. In the long run it may be that the Senior Grain Transportation Committee, as Mr. Kroeger I think indicated earlier, could evolve towards having a greater executive or decision-making role, in which case you may see some steps towards that so-called Sultran's model, and that may help to address some of the issues the Alberta government has raised.

Mr. McKnight: Mr. Chairman, could I have a supplementary to my colleague's question, just briefly?

The Chairman: Go ahead.

Mr. McKnight: Mr. Earl, in your definition of a "shipper"—according to the Railway Act, on page 158, Section 278(13):

... "shipper" means a person sending or desiring to send goods between points in Canada or who receives or desires to receive goods shipped between points in Canada.

I would submit that producers are always desiring to make available the railroad system to ship their goods between points in Canada. So the conditions of carriage, which you feel designate "shipper", would not quite hold up. I find, Mr. Kroeger or Mr. Lefebvre, "desiring to send" seems a strange wording, but in the case of producers of grain, almost without exception producers of grain desire to send their product by the railroads of Canada.

Mr. D. Lefebvre: Mr. Chairman, we looked at that wording; the definition of "shipper" in the Railway Act. I missed the

[Translation]

être d'autres suggestions quant à savoir si c'est un problème, ou une autre définition de expéditeur qui conviendrait ou serait utile au niveau d'un meilleur fonctionnement du système.

M. Earl: Monsieur le président, j'hésite à parler au nom du gouvernement de l'Alberta, bien sûr, mais je crois que cette question a été étudiée par le groupe de travail de la CCA, et le débat de ce groupe de travail gravitait autour du fait que l'expéditeur est normalement la personne qui contrôle les conditions du transport et qui conçoit le système de manière à réaliser et à obtenir une efficacité. L'absence de définition claire à savoir qui est l'expéditeur posait, je crois, certaines difficultés à ce groupe de travail pour ce qui était de définir qui avait la responsabilité de déterminer les conditions du transport et, par conséquent, qui devait concevoir le système en vue d'obtenir cette efficacité maximum. Si j'ai bien compris, les commentaires du gouvernement de l'Alberta sont placés sous la rubrique «efficacité», et cela m'amène à croire que le gouvernement de l'Alberta soulevait la même question que ce groupe de travail.

Pour commenter précisément ce que disait ou suggérait le gouvernement de l'Alberta, si leur suggestion était adoptée, il orienterait le système de transport du grain vers un concept appelé le modèle Sultran, ce qui impliquerait, je crois, un concept assez différent pour l'administrateur du transport du grain et pour le comité supérieur du transport du grain de ce qui est proposé dans le projet de loi actuel, et un concept différent de ce que les représentants de l'industrie du groupe de travail de la CCA croyaient convenables à l'époque. A long terme, il est possible que, comme l'a mentionné M. Kroeger, le comité supérieur du transport du grain évolue vers une fonction exécutive et de prise de décision plus grande, auquel cas certaines mesures pourraient être prises dans le sens de ce modèle Sultran, et cela pourrait aider à régler certains problèmes soulevés par le gouvernement de l'Alberta.

M. McKnight: Monsieur le président, pourrais-je poser une question supplémentaire à celle de mon collègue, brièvement?

Le président: Allez-y.

M. McKnight: Monsieur Earl, dans votre définition d'un «expéditeur», selon la Loi sur les chemins de fer, à la page 158, article 278(13):

«Expéditeur » désigne la personne qui envoie ou désire envoyer des produits entre deux points au Canada ou qui reçoit ou désire recevoir des produits expédiés entre deux points au Canada.

Je suppose que les producteurs désirent toujours que le système de chemin de fer soit disponible pour expédier leurs produits entre deux points au Canada. Donc, les conditions de transport, qui, selon vous, désignent «l'expéditeur», ne tiennent pas. Je trouve, monsieur Kroeger et M. Lefebvre, que «désire envoyer» est un libellé étrange, mais dans le cas des producteurs de grain, presque tous les producteurs de grain désirent envoyer leur produit par les chemins de fer du Canada.

M. D. Lefebvre: Monsieur le président, nous avons examiné ce libellé; la définition de «expéditeur» dans la Loi sur les

[Texte]

reference, but I think there you have this strange definition indeed, that a shipper is the one who sends or desires to send, because it is for the purpose of giving him a right to claim a service. So he may not be sending because he does not have the facility, but he wishes to send some commodity, therefore they made him a shipper, so he has a right to say—just to give him some eligibility to ask for a service. It is for the very specific purpose of that part of the Railway Act.

Mr. Kroeger: This leads one to Section 262, where the railway is required to provide the means of moving goods if the shipper has some goods to move.

Mr. McKnight: Thank you, Mr. Chairman. I will let my colleague continue.

The Chairman: Final question, Mr. Mayer.

Mr. Mayer: Final question: you are going to be tough on me, Mr. Chairman.

The Chairman: I thought I had been very lenient.

• 1035

Mr. Mayer: Perhaps, then, I should pursue another matter. Mr. Kroeger made an analogy between a game, football, and talked about an eligible receiver. I have often thought that football in many ways typifies life . . . you put the ball down anywhere and then you proceed to measure with great exactness from where you placed the ball very arbitrarily. In many ways that is what we are doing here in establishing some of those ground rules. It is interesting to know that this whole exercise, Mr. Chairman, is based, at least to some extent, on that kind of exercise.

But one of the things that continues to bother me, at least, is this whole area of access by individual producers to producer cars. I guess, for all intents and purposes, the Sinaluta trial order car book is dead in the sense that the orders in council supersede it. It seems to me that producers are going to be asking for more and more producer cars as the grain handling charge increases, and it seems to me that one of the ways that may be able to be protected a certain amount is through the Senior Grain Transportation Committee, because you are going to have everybody involved and you are going to have everybody across the table, and you are going to be able, hopefully, to sort things out at the table.

It seems to me that one of the additional ways that that may be able to be focused on is if some of those proceedings or some of the discussion that goes on in that area is public. I am wondering if the departmental officials, in drafting the bill, have given any consideration to what kind of meetings and what kind of things will be available to producers as a result of Senior Grain Transportation Committee meetings, and if that would be one of the ways to see that producers are as well informed and have their ability to have access to producer cars maintained.

[Traduction]

chemins de fer. J'ai manqué la référence, mais je crois que nous avons là une définition étrange en effet, qui veut que l'expéditeur soit celui qui envoie ou désire envoyer, parce que c'est en vue de lui donner le droit d'exiger un service. Il n'expédie peut-être pas parce qu'il n'y a pas d'installation, mais il désire envoyer un produit et ils en ont donc fait un expéditeur, de sorte qu'il a le droit de dire, seulement pour lui donner un certain droit à demander un service. Elle ne sert qu'aux fins très spécifiques de cette partie de la Loi sur les chemins de fer.

M. Kroeger: Cela nous amène à l'article 262 par lequel la compagnie de chemins de fer doit fournir les moyens de transporter les produits, si l'expéditeur a des produits à transporter.

M. McKnight: Merci, monsieur le président. Je vais laisser mon collègue continuer.

Le président: Dernière question, monsieur Mayer.

M. Mayer: Dernière question: vous allez être dur avec moi, monsieur le président.

Le président: Je croyais avoir été très indulgent.

M. Mayer: Peut-être, alors, devrais-je aborder un autre sujet. M. Kroeger a établi une analogie avec une partie de football et a parlé d'un receveur admissible. J'ai souvent pensé que le football ressemble beaucoup à la vie—vous posez le ballon n'importe où et vous mesurez alors avec une très grande exactitude à partir de là où vous avez placé le ballon très arbitrairement. De plusieurs façons, c'est ce que nous faisons ici en établissant certaines règles fondamentales. Il est intéressant de noter que toute cette démarche, monsieur le président, est fondée dans une large mesure sur ce genre d'exercice.

Mais une des choses qui continue de me préoccuper, au moins, est tout le secteur de l'accès des producteurs individuels aux wagons des producteurs. Je crois qu'à toutes fins pratiques, le livre *Sinaluta* sur la commande d'essai de wagons est mort en ce sens que les décrets du conseil le remplacent. Il me semble que les producteurs demanderont de plus en plus de wagons de producteurs à mesure que les frais de manutention du grain augmenteront et il me semble qu'un des façons pour parvenir à en protéger quelques-uns est par le biais du Comité du transport du grain, parce que tout le monde sera assis autour d'une même table, et qu'il sera possible, espérons-le, de clarifier les choses à cette table.

Il me semble qu'un des moyens supplémentaires qu'on pourrait examiner serait de rendre publiques certaines des discussions de ce secteur. Je me demande si, en concevant le projet de loi, les autorités ministérielles ont tenu compte du genre de réunion et du genre de choses qui seront disponibles pour les producteurs suite aux réunions du Comité supérieur du transport du grain, et si ce ne serait pas là un moyen de bien informer les producteurs et de maintenir leur droit à l'accès aux wagons de producteur.

[Text]

Mr. Kroeger: I think Mr. Mayer's description of how the system ought to work is quite accurate.

Mr. Mayer: And might I say producer cars within the quota system.

Mr. Kroeger: Yes.

Mr. Mayer: That is taken for granted.

Mr. Kroeger: I think it is clear that the issue of producer cars and how they are handled will be one of the important subjects that will have to be aired in the senior committee, as well as figuring in the work of the administrator. I do not think I could really add very much to Mr. Mayer's description. I think that, indeed, is how we expect the system to work.

Mr. Mayer: If I could continue for a minute, would you see the Senior Grain Transportation Committee's having any—I do not want to be too blunt—influence on, say, the order in council that would regulate the percentage of producer cars available? Is that the kind of thing you would see?

Mr. Kroeger: They are certainly empowered to make recommendations to the minister. They have the grain commission.

Mr. Mayer: The grain commission does it now, I understand.

Mr. Kroeger: Pardon?

Mr. Mayer: It is the grain commission's responsibility now to make recommendations to the minister.

Mr. Kroeger: Yes. They are one of the designated members of the committee, so they are going to be at the table. So the committee really has two routes open to it: in the first instance, direct dialogue with the grain commission, who are represented; and if that does not lead to a satisfactory outcome, they always have the recourse of making recommendations directly to the minister.

Mr. Mayer: What about the level of quotas? Do you think that would be something that should be legitimately discussed at the committee level?

Mr. Kroeger: That is a little more difficult; but insofar as the quota system or, for example, the number of grades of grain that exist . . .

Mr. Mayer: There is a whole other area.

Mr. Kroeger: —have a bearing on the efficiency and capacity and cost of the grain transportation system, I would have thought they would be legitimate subject-matter for the senior committee.

Mr. Mayer: That whole area . . .

The Chairman: I have two more members who want to ask one question each. Mr. Benjamin and Mr. Mazankowski have indicated they wish to put one question each.

Mr. Mayer: Thank you very much, Mr. Chairman, you have been very patient with me.

The Chairman: Thank you, Mr. Mayer.

[Translation]

M. Kroeger: Je crois que la description de M. Mayer de ce que devrait être le fonctionnement du système est très précise.

M. Mayer: Et puis-je ajouter, les wagons de producteur au sein du système des contingents.

M. Kroeger: Oui.

M. Mayer: Cela est pris pour acquis.

M. Kroeger: Je crois qu'il est clair que la question des wagons de producteur et la façon de la régler sera un des sujets importants qui devra être soulevé par le Comité supérieur, de même que déterminer le travail de l'administrateur. Je ne crois pas pouvoir ajouter beaucoup à la description de M. Mayer. Je crois que c'est là, en effet, le fonctionnement que nous souhaitons pour le système.

M. Mayer: Si je pouvais continuer un instant, croyez-vous que le Comité supérieur du transport du grain doit avoir une—je ne veux pas être trop brutal—influence sur, disons, le décret en conseil qui réglerait le pourcentage des wagons de producteur disponibles? Est-ce là le genre de choses que vous prévoyez?

M. Kroeger: Ils ont certainement le pouvoir de faire des recommandations au ministre. Ils ont la Commission du grain.

M. Mayer: La Commission du grain le fait déjà, je comprends.

M. Kroeger: Je vous demande pardon?

M. Mayer: La Commission du grain a maintenant la responsabilité de faire des recommandations au ministre.

M. Kroeger: Oui. Ils sont un des membres désignés du comité et ils seront donc à la table. Il y a donc deux voies ouvertes au comité: dans le premier cas, le dialogue direct avec la Commission du grain qui est représentée; et si le résultat de cette démarche n'est pas satisfaisant, ils ont toujours le recours aux recommandations directes au ministre.

M. Mayer: Qu'en est-il des niveaux de contingentement? Croyez-vous que cela pourrait être légitimement discuté au niveau du comité?

M. Kroeger: C'est un peu plus difficile; mais quant au système de contingentement ou, par exemple, au nombre de types de grain qui existent . . .

M. Mayer: Il y a tout un autre secteur.

M. Kroeger: . . . a une relation avec l'efficacité, la capacité et le coût du système de transport du grain, j'aurais cru qu'ils seraient des sujets légitimes pour le Comité supérieur.

M. Mayer: Tout ce secteur . . .

Le président: Il y a deux autres membres qui veulent poser chacun une question. M. Benjamin et M. Mazankowski ont exprimé le désir de poser chacun une question.

M. Mayer: Merci beaucoup, monsieur le président, vous avez été très patient avec moi.

Le président: Merci, monsieur Mayer.

[Texte]

I would hear those two questions and then call a short recess. After the recess, I would hope to be able to deal with the amendments to Clause 17, after which I would propose we recall Clause 15 and deal with it. Members will recall we stood it yesterday to give Mr. Lefebvre time to draft a proper amendment.

Mr. Benjamin.

• 1040

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman. As we go more and more into this, more and more I am convinced I am right about this attack on the Canadian Wheat Board.

The Chairman: That is not a question, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: When it is confirmed that it would be legitimate for the committee to examine quotas and grades and so forth, that is really dangerous.

Mr. Chairman, back on this case of "shipper" and the defining of it, three or four years ago four farmers took both railroads to court on a class action for something in the order of \$600 million because of lost grain sales under Section 262. We know that the farmers lost in that fight, but do you know the decision the court made about who the shipper of grain is? That was before the Supreme Court. I myself do not know. I know they lost the case, but I understand that in its decision the court gave some kind of a decision about who the shipper is in the case of grain.

The Chairman: Mr. Kroeger.

Mr. Kroeger: May we take a minute to look this one up and maybe take Mr. Mazankowski's question while we are at it?

The Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. D. Lefebvre: Before we do, may I ask Mr. Benjamin if he has any precision on that case? Is it the Keith decision? Does that ring a bell?

Mr. Benjamin: No. It got a lot of publicity but it was three or four years ago—during that 1977 to 1979 period, I think.

The Chairman: Mr. Mazankowski says it is the Keith case. Mr. Mazankowski, do you want to put your question now?

Mr. Mazankowski: Certainly, Mr. Chairman. Mr. Kroeger, in Clause 17.(e), the administrator in consultation with the committee will review the procedures for railway car allocation with a view to identifying unnecessary regulations. What happens then? If you identify unnecessary regulations, what happens then? Is this subclause inserted for the purpose of identifying and reducing, or just simply identifying? Here, boys, there are some unnecessary regulation here and just so you all know about it, we thought we would publish it—is that the purpose of it, or is it beyond that? If it goes beyond that,

[Traduction]

J'entendrai ces deux questions et je déclarerai une courte suspension. Après la suspension, j'espère pouvoir régler les amendements à la disposition 17, après quoi je proposerai de remettre la disposition 15 en délibération afin de la régler. Les membres se souviendront que nous l'avons laissée hier afin de donner à M. Lefebvre le temps d'ébaucher un amendement convenable.

Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Merci, monsieur le président. Plus nous étudions ce sujet, plus je suis convaincu que j'ai raison sur cette attaque de la Commission canadienne du blé.

Le président: Cela n'est pas une question, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Lorsqu'on me confirme que le Comité pourrait légitimement examiner les contingents et les types et ainsi de suite, c'est très dangereux.

Monsieur le président, pour revenir à la question de «l'expéditeur» et à sa définition, il y a trois ou quatre ans, quatre agriculteurs ont amené les deux compagnies de chemins de fer en cour pour une action de quelque chose comme 600 millions de dollars à cause d'une perte de ventes de grain en vertu de l'article 262. Nous savons que les agriculteurs ont perdu cette bataille, mais connaissez-vous la décision de la cour quant à celui qui est l'expéditeur du grain? Ceci est allé en Cour suprême. Je ne sais pas moi-même. Je sais qu'ils ont perdu leur cause, mais je comprends que, dans sa décision, la cour a donné un genre de décision à savoir qui est l'expéditeur dans le cas du grain.

Le président: Monsieur Kroeger.

M. Kroeger: Pouvons-nous prendre cinq minutes pour vérifier cela et peut-être M. Mazankowski pourrait-il poser sa question pendant que nous faisons cela?

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. D. Lefebvre: Avant de ce faire, puis-je demander à M. Benjamin s'il a des précisions sur ce cas? Est-ce la décision Keith? Cela vous rappelle-t-il quelque chose?

M. Benjamin: Non. Le cas a fait l'objet de beaucoup de publicité, mais il y a trois ou quatre ans, pendant la période 1977 ou 1979, je crois.

Le président: M. Mazankowski dit que c'est la décision Keith. Monsieur Mazankowski, voulez-vous poser votre question maintenant?

M. Mazankowski: Certainement, monsieur le président. Monsieur Kroeger, dans la disposition 17.(e), l'administrateur, conjointement au Comité, révisera les procédures de répartition des wagons en vue de relever les règlements inutiles. Qu'est-ce qui se passe alors? Si vous relevez les règlements inutiles, qu'est-ce qui se passe alors? Cette sous-disposition est-elle insérée afin de relever et de réduire ou seulement de relever? Voilà, les gars, il y a des règlements inutiles ici et nous avons pensé les publier de façon à ce que vous le sachiez, est-ce là le but ou cela va-t-il au-delà Et si ça va au-delà, monsieur

[Text]

Mr. Kroeger, why would we not incorporate the words "reduce unnecessary regulation"? I mean, regulation is bad at the best of times; when it is unnecessary, it is really bad.

Mr. Kroeger: Mr. Mazankowski has a good point. I guess we took for granted that if one identified unnecessary regulation, common sense would prevail and you would get rid of it, but it might not be a bad idea to spell that out in the bill.

Mr. Mazankowski: You would have no objection to an amendment which would incorporate that common sense.

Mr. Kroeger: No, sir.

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you. Do you have an answer for Mr. Benjamin, Mr. Lefebvre?

Mr. Benjamin: While you are answering me, what about making it read "necessary regulations" instead of "unnecessary regulations"?

Mr. Mazankowski: I thought you were only allowing him one question. If you are allowing him a supplementary, then I want to get on again and we all want a supplementary. I mean, he cannot have the last word on every occasion, Mr. Chairman.

Mr. Benjamin: I do not.

Mr. Mazankowski: What is going on here?

The Chairman: Do not bet your last dollar on it, Mr. Mazankowski. He will try.

Do you have an answer for his question with regard to the Keith case?

Mr. D. Lefebvre: I believe, yes, it is the Keith case and that it was only on a preliminary motion brought forward by producers for an action for damage. I understand that the court declared he did not have an interest because the shipper was the Wheat Board, not the producers.

Mr. Benjamin: They declared the Wheat Board a shipper.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin.

Mr. Mazankowski: Just a bit of a hypothetical question, if it had been a producer car then, of course, he could have legitimately taken the case to court.

Mr. D. Lefebvre: I would think so.

Mr. Mazankowski: It is amazing how these . . .

• 1045

The Chairman: I am glad to see you stifle yourself, Mr. Mazankowski.

With that, we will take a very brief break, five minutes at most, and then we will go to the amendments on Clause 17.

The committee is recessed for five minutes.

[Translation]

Kroeger, pourquoi ne pas ajouter les mots «réduire les règlements inutiles»? Je veux dire, les règlements sont néfastes dans les meilleurs moments; lorsqu'ils sont inutiles, ils sont vraiment néfastes.

M. Kroeger: M. Mazankowski a un bon argument. Je crois que nous avons pris pour acquis que si quelqu'un relève un règlement inutile, le bon sens prévaudait et on s'en débarrasserait, mais ce n'est peut-être pas une mauvaise idée de le préciser dans le projet de loi.

M. Mazankowski: Vous n'auriez pas d'objection à ce qu'un amendement incorpore ce bon sens.

M. Kroeger: Non, monsieur.

M. Mazankowski: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci. Avez-vous une réponse pour M. Benjamin, monsieur Lefebvre?

M. Benjamin: Pendant que vous me répondez, qu'en serait-il de la libeller «règlements nécessaires» au lieu de «règlements inutiles»?

M. Mazankowski: Je croyais que vous ne lui permettiez qu'une seule question. Si vous lui accordez une supplémentaire, j'en veux une aussi et nous voulons tous une supplémentaire. Je veux dire, il ne peut pas toujours avoir le dernier mot, monsieur le président.

M. Benjamin: Je n'ai pas toujours le dernier mot.

M. Mazankowski: Qu'est-ce qui se passe ici?

Le président: Ne gagez pas votre dernier dollar, monsieur Mazankowski. Il va essayer.

Avez-vous une réponse à sa question pour ce qui est de la décision Keith?

M. D. Lefebvre: Je crois que oui, c'est le cas Keith et c'était seulement une motion préliminaire présentée par les producteurs pour une action en dommage. Je crois comprendre que la cour a déclaré qu'il n'avait pas d'intérêt parce que l'expéditeur était la Commission du blé et non les producteurs.

M. Benjamin: Ils ont déclaré la Commission du blé l'expéditeur.

Le président: Merci, Monsieur Benjamin.

M. Mazankowski: Une petite question hypothétique, si c'avait été un wagon de producteur, bien sûr, il aurait pu légitimement amener le cas en cour.

M. D. Lefebvre: Je le croirais.

M. Mazankowski: C'est extraordinaire comme ces . . .

Le président: Je suis heureux de voir que vous vous réprimez, monsieur Mazankowski.

Après cela, nous prendrons une pause de cinq minutes, au plus, et nous passerons ensuite aux amendements de la disposition 17.

Le Comité prend une pause de cinq minutes.

[Texte]

• 1046

• 1054

The Chairman: Order, please.

I have notice of an amendment to Clause 17 by Mr. Mazankowski. It is at line 24.

• 1055

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I would like to move the following amendment: That Bill C-155 be amended on page 7 in Clause 17.(1)(b) by inserting on line 24, after the word "capacity", the following thereto: the word "reliability". I think that word is self-explanatory. I think it is important that we not only establish a grain transportation, shipping, and handling system that has capacity and efficiency, but also reliability. I think it is important for Canada as a nation to be seen as a reliable supplier of grain. I think if we can demonstrate that we are reliable, that our shipping and handling system is reliable and effective, it gives our sales force a plus in their sales arsenal when they go out to negotiate sales contracts. It may very well even mean that it can result in a premium price if we can ensure the delivery will be made on time.

One of the difficulties we have experienced in the last decade is the fact that there have been frequent breakdowns in the system that have caused us to defer shipments and cancel shipments and contracts, all at the cost of the producer. I think that when we are dealing with the bill, which is geared to facilitate the transportation, shipping, and handling of western grain, the commitment to reliability should be very paramount. It is for that reason, Mr. Chairman, that I ask the committee to consider acceptance of a very small, but I think a very significant, word in that particular clause of the bill.

The Chairman: Thank you. So Mr. Mazankowski has moved that Clause 17.(1)(b) be amended; it would read as follows:

(b) make recommendations to the Minister and such system participants as the Administrator considers appropriate to increase the capacity, reliability and efficiency of the grain transportation, shipping and handling system;

Mr. Flis.

Mr. Flis: Thank you, Mr. Chairman. I am pleased Mr. Mazankowski referred to Canada's image in the international market. We heard from some of the witnesses that Canada even lost some contracts because of the image—the danger that the product might not be delivered on time 5 years or 10 years down the road. So I think anything we can do in this bill that would enhance Canada's image in the international trade area is certainly welcome news.

I would like to hear the mover's definition of reliability, though, because I thought if we guarantee capacity and efficiency, you have a reliable system. I think you want to add

[Traduction]

Le président: À l'ordre, s'il vous plaît.

J'ai un avis d'amendement à la disposition 17 par M. Mazankowski. C'est à la ligne 24.

M. Mazankowski: Monsieur le président, j'aimerais proposer l'amendement suivant: que le projet de loi C-155 soit amendé dans sa disposition 17.(1)b), à la page 7, en ajoutant à la ligne 24, après le mot «capacité», ce qui suit: le mot «fiabilité». Je crois que ce mot s'explique lui-même. Je crois qu'il est important non seulement de mettre sur pied un système de transport, d'expédition et de manutention du grain qui ait une capacité et une efficacité, mais également une fiabilité. Je crois qu'il est important que le Canada en tant que nation soit perçu comme un fournisseur fiable de grain. Je crois que si nous pouvons prouver que nous sommes fiables, que notre système de manutention et d'expédition est fiable et efficace, cela confèrera à notre force de vente un avantage au moment de la négociation des contrats. Cela pourrait même signifier un prix majoré si nous pouvons assurer que la livraison sera faite à temps.

Une des difficultés que nous avons connues dans la dernière décennie est le fait que le système est tombé en panne fréquemment ce qui nous a forcé à retarder ou à annuler des expéditions et des contrats, toujours aux frais du producteur. Je crois que pour ce qui est de ce projet de loi, qui est établi pour faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain, l'engagement à la fiabilité devrait être souverain. C'est pour cette raison, monsieur le président, que je demande au Comité d'accepter un très petit, mais je crois très important, mot dans cette disposition particulière du projet de loi.

Le président: Merci. M. Mazankowski a donc proposé que la disposition 17.(1)b) soit amendée; le libellé serait le suivant:

b) faire des recommandations au ministre et à tels participants du système, que l'administrateur croira appropriées, afin d'augmenter la capacité, la fiabilité et l'efficacité du système de transport, d'expédition et de manutention du grain.

Monsieur Flis.

M. Flis: Merci, monsieur le président. Je suis heureux que M. Mazankowski ait mentionné l'image du Canada sur le marché international. Nous avons entendu certains témoins nous dire que le Canada a même perdu des contrats à cause de cette image—le risque que le produit ne soit pas livré à temps dans 5 ou 10 ans. Je crois donc que tout ce que nous pouvons faire pour améliorer, par ce projet de loi, l'image du Canada dans le secteur du commerce international est certainement le bienvenu.

J'aimerais entendre la définition des transporteurs du mot fiabilité, cependant, parce que je croyais que si nous garantissons la capacité et l'efficacité, nous avons un système fiable.

[Text]

a little more to that, so maybe we could have Mr. Mazankowski's definition of reliability as it fits into this context.

The Chairman: I will go to Mr. Benjamin first and then come back to Mr. Mazankowski. He may have a question for Mr. Mazankowski too. We will have Mr. Mazankowski wrap up.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I took it that efficiency implied or resulted in reliability, but I have no objection to that word being inserted if it helps. I wish now we could prevail upon the Lord, or an agent of His, to accept an appointment to the Senior Grain Transportation Committee on account of rockslides, floods, snowslides, washouts.

The Chairman: That would breach our terms of reference, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Or a requirement that the committee does a lot of praying to do something about the reliability of mother nature.

If our legal counsel thinks that is a good addition, I have no objection to it. It may be redundant, and it may not be; I do not know. What does Mr. Thompson think?

The Chairman: Mr. Thompson.

Mr. Keith Thompson (Legal Counsel for the Committee): I think it certainly adds emphasis for the objectives that are being attempted. I see no legal problem with its addition.

The Chairman: Thank you.

Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Well, to respond to Mr. Flis's comments, Mr. Chairman, you could have a system that had adequate capacity, and when it was working it could be functioning in an efficient manner. But if breakdowns occur from time to time, that really affects the reliability. I think that in this bill we want to commit ourselves to the principle of reliability and to put in the kind of safeguards that we envision necessary to ensure that we have an adequate back-up system.

• 1100

One of the things that we did as a government was to pursue the development of Prince Rupert. That not only provides additional capacity, but it provides a back-up system in the event that there is a breakdown in Vancouver. I think it is in that context that we use all the resources available to ensure that we not only have capacity, to ensure that we not only move grain in an efficient manner, but that we have our house in order and all components working together in a co-ordinated and harmonious way to ensure to the greatest extent possible that there will not be breakdowns in the system. And if there are not breakdowns in the system then you have reliability.

The Chairman: The question. All those in favour of Mr. Mazankowski's amendment to add the word "reliability"?

Amendment agreed to.

[Translation]

Je crois que vous voulez ajouter à cela, nous pourrions donc entendre la définition de fiabilité de M. Mazankowski telle qu'elle s'adapte à ce contexte.

Le président: J'entendrai M. Benjamin, d'abord, et reviendrai ensuite à M. Mazankowski. Il a peut-être aussi une question pour M. Mazankowski. Nous tiendrons M. Mazankowski occupé.

M. Benjamin: Monsieur le président, je croyais que l'efficacité impliquait ou entraînait la fiabilité, mais je n'ai pas d'objection à ce que ce mot soit ajouté si cela peut aider. J'aimerais maintenant que nous puissions décider Dieu, ou un de ses agents, à accepter d'être nommé au Comité supérieur du transport du grain pour ce qui est des éboulis, des inondations, des avalanches et des désastres.

Le président: Cela déborderait notre mandat, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Ou une exigence que le Comité prie beaucoup pour aider à la fiabilité de mère nature.

Si l'avocat-conseil pense que c'est une bonne insertion, je n'ai pas d'objection. C'est peut-être répétitif, et peut-être pas: je ne sais pas. Qu'en pense M. Thompson?

Le président: Monsieur Thompson.

M. Keith Thompson (avocat-conseil du Comité): Je crois que cela souligne certainement les objectifs à atteindre. Je ne vois aucun problème légal à cette insertion.

Le président: Merci.

Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: En réponse au commentaire de M. Flis, monsieur le président, vous pouvez avoir un système qui a une capacité appropriée, et qui fonctionne d'une façon efficace lorsqu'il fonctionne. Mais si des pannes se produisent de temps à autre, cela affectera la fiabilité. Je crois que nous voulons par ce Projet de loi nous engager face au principe de la fiabilité et d'y intégrer le genre de garanties que nous croyons nécessaires pour assurer que nous avons un système de soutien approprié.

Une des choses que nous avons faites comme gouvernement a été de pousser le développement de Prince Rupert. Cela ne fournit pas seulement une capacité supplémentaire, mais aussi un système de soutien en cas de panne à Vancouver. Je crois que c'est dans ce contexte que nous utilisons toutes les ressources disponibles pour assurer, non seulement que nous avons la capacité, non seulement que nous transportons le grain d'une manière efficace, mais que la maison est rangée et que toutes ses composantes travaillent de concert d'une manière coordonnée et harmonieuse pour assurer dans la mesure du possible qu'il n'y aura pas de panne dans le système. Et s'il n'y a pas de pannes dans le système, vous avez un système fiable.

Le président: La question. Tous ceux qui sont en faveur de l'amendement de M. Mazankowski pour ajouter le mot «fiabilité»?

Amendement adopté.

[Texte]

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski.

The next notice of amendment I have is from Mr. Dubois.

M. Dubois: Merci, monsieur le président.

Monsieur le président, j'ai déposé l'amendement en anglais. Je vais le lire en français.

Je propose que le Bill C-155 soit modifié à la page 7, à l'alinéa 17. (1) *d*), en retranchant, en français, les lignes 26 à 29, et que la numération soit refaite en conséquence.

En anglais, ce sont les lignes 32 à 36.

Le président: Avez-vous fini?

M. Dubois: Oui.

The Chairman: The effect of Mr. Dubois' motion is to remove Clause 17.(1)(*d*), which reads:

in consultation with the Committee, review whether or not railway cars should be allocated to producers on the same basis as to other shippers.

It would delete the entire clause and renumber the subsequent paragraphs.

Mr. Neil.

Mr. Neil: I would like to ask Mr. Dubois the rationale behind his amendment to delete this clause.

Le président: Monsieur Dubois.

M. Dubois: Monsieur Neil, j'ai posé des questions à M. Kroeger parce qu'il me semblait que cet alinéa était redondant par rapport à l'alinéa 17. (1) *a*). C'est à peu près ce que nous a dit M. Kroeger.

Il y a aussi des groupes qui nous ont fait des représentations. Il y en a même qui sont ici dans la salle, le *Palliser Group* entre autres. Ils nous disaient que la disposition concernant l'affectation des wagons leur posait énormément de problèmes. La définition que l'on avait dans le document du ministère des Transports du mois de juin 1983 disait que cette chose-là concernait la responsabilité de l'affectation des wagons.

Déjà, avec l'alinéa 17. (1) *a*), l'administrateur peut avoir ce pouvoir. Pour ma part, je croyais que c'était redondant et que cela était trop précis. Avec les représentations que les groupes nous ont faites, il vaut mieux, je crois, enlever cet alinéa. Cela donnerait plus de liberté à l'administrateur et il lui serait plus facile de discuter avec les producteurs. Ceux-ci nous disaient que cette affectation de wagons, telle que proposée à l'alinéa 17. (1) *d*), leur posait énormément de problèmes. Après avoir consulté M. Kroeger et les gens du ministère, et même si cela avait été recommandé dans le rapport Gilson, on n'a pas jugé utile de le placer de cette façon-là. J'ai donc proposé cet amendement à la suite des représentations qui nous avaient été faites et des questions que j'avais posées à M. Kroeger, qui disait que l'alinéa 17.(1) *a*) suffirait. C'est pour cette raison, monsieur Neil, que j'ai proposé l'amendement.

Je ne sais pas si M. Lefebvre a des commentaires à ajouter. Avec les questions que j'ai posées à M. Kroeger, je pense que l'on peut facilement... D'ailleurs M. Tardif a peut-être quelques commentaires à faire. Donc, je pense bien que dans les circonstances, on peut facilement enlever cet article.

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Mazankowski.

L'avis d'amendement suivant vient de M. Dubois.

Mr. Dubois: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Chairman, I moved the amendment in English. I will read it in French.

I move that Bill C-155 be amended on Page 7, in clause 17.(1)(*d*), by deleting, in French, lines 26 to 29, and numeration be done consequently.

In English they are lines 32 to 36.

The Chairman: Are you through?

Mr. Dubois: Yes.

Le président: L'effet de la motion de M. Dubois est de retirer la disposition 17.(1)(*d*), ainsi libellé:

en consultation avec le Comité, étudier si oui ou non les wagons de chemin de fer devraient être alloués aux producteurs de la même manière qu'aux autres expéditeurs.

Cela retirerait toute la disposition et renuméroterait les paragraphes subséquents.

Monsieur Neil.

M. Neil: J'aimerais demander à M. Dubois le raisonnement de cet amendement pour retirer cette disposition.

The Chairman: Mr. Dubois.

Mr. Dubois: Mr. Neil, I asked questions to Mr. Kroeger because it seemed to me that this clause is redundant to clause 17.(1)(*a*). That is approximately what Mr. Kroeger told us.

There are groups who also made representations to us. Some are even in this room, the *Palliser Group*, among others. They told us that the disposition concerning car allocation created them enormous difficulties. The definition we had in the Department of Transport's document of June 1983 said that this thing concerns the responsibility of car allocation.

Already with clause 17.(1)*a*), the administrator can have this power. I thought that it was redundant and too precise. With the representations made to us by those groups, it is better, I think, to delete this clause. It would allow more freedom to the administrator and it would be easier for him to discuss with the producers. They told us in this car allocation, as proposed in clause 17.(1)*a*), created them enormous difficulties. After consultation with Mr. Kroeger and the department authorities, and even if that was recommended by the Gilson Report, it was not deemed useful to put it this way. So I proposed this amendment as a result of the representations that were made to us and of the questions put to Mr. Kroeger, who said that clause 17.(1)*a*), would be sufficient. It is for that reason, Mr. Neil, that I moved the amendment.

I do not know if Mr. Lefebvre has any comments. With the questions I asked of Mr. Kroeger, I think we could easily... Besides, Mr. Tardif may have some comments to make. So, under the circumstances, I think we could easily eliminate this clause.

[Text]

• 1105

Mr. Mayer: Sweet nothings, no doubt.

The Chairman: Well, he will have to whisper to the Chairman.

Mr. Neil: I address the question to Mr. Kroeger then. If the clause is redundant, I wonder why it was put there in the first place.

The Chairman: Mr. Kroeger.

Mr. Kroeger: I would not say it was actually redundant. I think in one of my past comments, I said it was of marginal importance. It particularly flags one subject to be examined. But there is certainly a valid option in saying that you could leave to the senior committee and the administrator the business of setting their own priorities and deciding which phenomenon in the system was causing a problem and needed attention. If this is one of them, I am sure they will be seized of it. One certainly has the option of saying they can decide for themselves just how promptly they deal with this, if they arrive at the conclusion that it is important enough to warrant it.

Mr. Neil: And Clause 17.(1)(a) is broad enough to cover this?

Mr. Kroeger: Indeed.

Mr. Neil: Thank you very much.

The Chairman: Mr. McKnight.

Mr. McKnight: Mr. Chairman, I would like to ask again questions of the legal counsel and the general counsel to the department. In Clause 17.(1)(d), it says:

(d) in consultation with the Committee, review whether or not railway cars should be allocated to producers on the same basis as to other shippers;

As to the other shippers, who are they? And are producers "shippers"? I ask this because there is an argument that producers are either agents of the Canadian Wheat Board or the board is an agent of the producer, because when the producer ships that car—although it is assigned if it is a non-board grain—to an elevator company, in the case of board grains, it does not receive complete remuneration until final payments are made, which could be 18 months after the shipment. And he contributes to the operating of the Canadian Wheat Board as a member of the board pool. Therefore, is the producer a shipper? Is the elevator company a shipper? And who are the other shippers?

The Chairman: Mr. Lefebvre.

Mr. D. Lefebvre: Mr. Chairman, if I may I would like to give you a lawyer's answer by saying... well, should I stop there or continue? Who is the shipper? With respect to any shipment I think that would depend on the facts of the case.

The Chairman: In other words, if you are shipping, you are a shipper.

[Translation]

M. Mayer: Des propos anodins, sans doute.

Le président: Il va falloir qu'il chuchote dans l'oreille du président.

M. Neil: J'adresse donc cette question à M. Kroeger. Pourquoi cette disposition a-t-elle été incluse, si elle est superflue?

Le président: Monsieur Kroeger.

M. Kroeger: Je ne dirais pas qu'elle est vraiment superflue. Je crois avoir dit déjà qu'elle était d'importance minime. Elle attire l'attention sur un sujet en particulier qui mérite d'être étudié. Mais il n'est pas faux de dire que le comité supérieur et l'administrateur pourraient fixer eux-mêmes leurs priorités et déterminer ce qui cause les problèmes et ce qui demande de l'attention. Si ce phénomène cause effectivement des dérangements, je suis certain qu'ils se pencheront dessus. Il est évident qu'ils peuvent décider combien de temps ils se donnent pour régler le problème, s'ils en viennent à la conclusion qu'il mérite d'être réglé.

M. Neil: Et la disposition 17.(1)(a) couvrirait le sujet?

M. Kroeger: Oui.

M. Neil: Merci beaucoup.

Le président: Monsieur McKnight.

M. McKnight: Monsieur le président, j'aimerais poser à nouveau des questions au conseiller juridique et au conseiller général du ministère. La disposition 17.(1)(d) dit:

(d) en consultation avec le Comité, examiner si les wagons devraient être affectés aux producteurs dans les mêmes conditions qu'aux expéditeurs;

Qui sont au juste ces «autres expéditeurs»? Les producteurs sont-ils des «expéditeurs»? Je le demande parce que la controverse porte sur la question de savoir si les producteurs sont des mandataires de la Commission canadienne du blé ou si celle-ci est le mandataire des producteurs. Parce que quand un producteur expédie un wagon des céréales—c'est un wagon attribué si les céréales n'appartiennent pas à la Commission—à une compagnie d'éleveurs, dans le cas des céréales de l'Office, il ne reçoit qu'une partie du montant qui lui revient en attendant que les paiements finals aient été effectués, ce qui, dans certains cas, représente un délai de 18 mois après l'expédition des céréales. Et il contribue au fonctionnement de la Commission canadienne du blé en tant que membre d'un syndicat affilié à la Commission. Un producteur est-il donc expéditeur? La compagnie d'éleveurs est-elle un expéditeur? Et qui sont les autres expéditeurs?

Le président: Monsieur Lefebvre.

M. D. Lefebvre: Monsieur le président, j'aimerais vous répondre en avocat que je suis et vous dire... devrais-je continuer? Qui est l'expéditeur? Je crois que cela dépendra toujours des circonstances.

Le président: En d'autres termes, si vous expédiez, vous êtes expéditeur.

[Texte]

Mr. D. Lefebvre: If a producer is the one who loads the car, and is the one who signs the bill of lading, and there is no intermediary to whom he sells the grain after it is in the car and, presumably, he owns the grain until it reaches port, I would presume that the producer is the shipper.

On the other hand, you can conceive of a situation where the producer loads the car and he may have sold the grain free-on-board, and it may be that the fellow at the port who signs the bill of lading or, in fact, gives the instructions to the railways where to send his grain that he has purchased once it is in the car...

Mr. Benjamin: In that instance, if the owner of the grain, say, at the port instructed the producer to sign the bill of lading on his behalf, the owner of the grain at the port is still the shipper? The producer would only be acting as an agent; he has already sold the grain; he would be acting as an agent for the guy receiving the grain in that instance, and the receiver of grain who is the owner of it would still be the shipper?

• 1110

Mr. D. Lefebvre: Yes, I would think you would have a multitude of combinations possible. It is left to the imagination of the vendor and the purchaser to make a number of arrangements. When the title to the grain passes, who instructs the railways? I guess it could be that the purchaser, in fact, controls the grain from the moment it is loaded. So there is no one answer to who is the shipper, it is the one who instructs the railways and on behalf of whom the railways are transporting the grain. It could be that the person who signs it, as you say, may have acted as an agent of the Wheat Board or of someone else, and then the relationship is controlled by the contractual arrangement between the agent and his principal.

Mr. Benjamin: Yes.

The Chairman: Mr. McKnight.

Mr. McKnight: I would like to hear from Mr. Thompson whether his views differ or whether he can come to the same conclusion as Mr. Lefebvre... I am not sure what that conclusion was. I am not sure that Mr. Lefebvre is either.

An hon. Member: Who are the other shippers?

The Chairman: It is asking rather a lot to expect two lawyers to agree.

Mr. Thompson: Mr. Chairman, we are checking the master index for definitions of shipper. We have discovered that the word "shipper"... although it would not be binding in this bill—means:

any person who, on his own behalf or on behalf of any other person, contracts for the carriage of grain belonging to him or to the person upon whose behalf he contracts by lake or river navigation from Thunder Bay to any other port or place in Canada or the United States.

That is in...

Mr. McKnight: That is a marine interpretation of shipper.

[Traduction]

M. D. Lefebvre: Si c'est le producteur qui charge le wagon, qui signe le connaissement, qu'il ne vend pas les céréales à intermédiaire une fois qu'elles sont sur le wagon et qu'il reste propriétaire des céréales jusqu'à ce qu'elles se rendent à destination, je dirais que le producteur est expéditeur.

Par contre, on pourrait avoir une situation où le producteur charge le wagon et vend les céréales franco-à-bord, et ce serait peut-être dans ce cas la personne qui signe le connaissement ou qui indique au chemin de fer la destination des céréales qu'il vient d'acheter...

M. Benjamin: Dans ce cas-là, disons que le propriétaire des céréales demande au producteur de signer le connaissement à sa place, le propriétaire des céréales au port d'expédition est-il l'expéditeur? Le producteur agit comme agent du propriétaire; il a déjà vendu les céréales; il est agent de celui qui recevra les céréales, et celui qui est propriétaire des céréales en serait l'expéditeur?

M. D. Lefebvre: Oui, je crois que toutes les combinaisons sont possibles. On laisse au vendeur et à l'acheteur le soin d'imaginer des arrangements. Qui doit donner les instructions aux sociétés ferroviaires quand les céréales sont vendues? Je suppose que ce serait l'acheteur qui est responsable des céréales à partir du moment où elles sont chargées. Ça pourrait être que la personne qui signe le connaissement agit, comme vous dites, comme agent de l'Office du blé ou de quelqu'un d'autre. Les relations sont alors régies par le contrat liant l'agent et celui qu'il représente.

M. Benjamin: Oui.

Le président: Monsieur McKnight.

M. McKnight: J'aimerais savoir si M. Thompson en est arrivé aux mêmes conclusions que M. Lefebvre... que je ne suis pas certain d'avoir saisies, d'ailleurs... ou s'il a une opinion différente de celle de M. Lefebvre. Je me demande si les idées de M. Lefebvre étaient bien claires à ce sujet.

Une voix: Qui sont les expéditeurs?

Le président: C'est beaucoup demander que de vouloir faire accorder deux avocats.

M. Thompson: Monsieur le président, nous sommes à vérifier l'index principal pour trouver une définition du terme «expéditeur»... quoi qu'elle n'ait pas force obligatoire dans cette loi, ... «expéditeur» signifie:

toute personne qui, en son nom ou au nom d'un autre, fait transporter en vertu d'un contrat des céréales par lac ou rivière, de Thunder Bay à un autre port ou lieu au Canada ou aux États-UNis.

Ça se trouve dans...

M. McKnight: C'est la définition d'un expéditeur en matière de transport maritime.

[Text]

Mr. Thompson: It appears to be. We are trying to get a photocopy of that particular provision and any other related provisions.

Then again, as was indicated earlier, "shipper" is defined in Section 278 of the Railway Act to mean:

a person sending or desiring to send goods between points in Canada and who receives or desires to receive goods shipped between points in Canada

Finally, we have encountered a definition of shipper in a statute identified as T14, which we are tracking down, where it means:

a person sending or receiving or desiring to send or receive goods by means of any carrier to whom this Act applies.

Now there is no explicit definition of shipper in this bill. The way I would read paragraph (d), where the word "shippers" appears, is that that must mean shippers generally. I would not think it would be restricted to shippers of grain other than producers. Certainly it would include shippers of grain other than producers, but the word is unmodified here and the expression is "other shippers". I would assume that any other person who shipped on the railway would be included within that definition.

Mr. Benjamin: Any other grain shippers.

Mr. Thompson: Any other shipper of any other goods.

Mr. Benjamin: But also in the clause it says: "the procedures for railway car allocation under this Act"—which is car allocation for grain.

Mr. McKnight: It also says: "related to the transportation, shipping and handling of grain".

The Chairman: Right. So that modifies it, does it not?

Mr. Thompson: Not in my opinion. I do not think it excludes...

Mr. Benjamin: It is in (e), but not in (d).

Mr. Thompson: —the possibility, although I am sure it was not intended that shippers of coal and other materials might very well be encompassed by the expression "shippers". If one were to retain this provision, and I realize that there is a motion for its deletion, it might be helpful to modify "shippers" by the use of the word grain, if that is the intention.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: May I ask the opinion of both Mr. Thompson and Mr. Lefebvre: What is intended or desired in (d)? Do you agree that that is covered in (1)(a), in any case:

studies on any matters relating to the transportation, shipping and handling of grain

—which would, of course, include car allocation, whether it is producers or other shippers?

[Translation]

M. Thompson: On dirait. Nous essayons de faire photographier cette disposition-là et d'autres dispositions connexes.

Et comme nous l'avons mentionné déjà, l'article 278 de la Loi sur les chemins de fer donne la définition suivante du mot «expéditeur»:

une personne qui expédie ou qui désire expédier des marchandises entre des points situés au Canada et qui reçoit ou qui désire recevoir des marchandises expédiées entre des points situés au Canada.

Nous avons enfin trouvé une définition d'«expéditeur» dans une loi appelée T14, que nous cherchons à l'heure actuelle. Voici la définition:

Toute personne qui reçoit ou qui expédie, ou qui désire expédier des biens transportés par un des transporteurs régis par la présente loi.

Il n'y a pas de définition explicite du mot expéditeur dans le projet de loi. À mon avis, quand on parle à l'alinéa d) d'expéditeurs, on parle d'expéditeurs en général. Je ne crois pas que cela se limite aux expéditeurs de céréales autres que les producteurs. Cela comprend sûrement les expéditeurs de céréales autres que les producteurs, mais le terme n'est pas qualifié et l'expression se lit «autres expéditeurs». Je suppose que toute personne qui expédie par chemin de fer est comprise dans cette définition.

M. Benjamin: Tout autre expéditeur de céréales.

M. Thompson: Tout autre expéditeur de biens.

M. Benjamin: Mais ça dit aussi dans cet article que les «procédures régissant l'attribution de wagons de chemin de fer en vertu de la présente loi»... qui s'applique à l'attribution des wagons pour le transport de céréales.

M. McKnight: Ça dit aussi: «relativement au transport, à l'expédition ou au traitement des céréales».

Le président: En effet. Cela qualifie donc le terme, n'est-ce pas?

M. Thompson: Je ne le crois pas. Je ne pense pas que cela exclut...

M. Benjamin: Ca se trouve en e), mais non en d).

M. Thompson: ... la possibilité, bien que je sois certain que cela ne veut pas dire que les expéditeurs de charbon ou d'autres produits soient compris dans la définition du terme «expéditeur». Si on retenait cette disposition, et je me rends bien compte qu'on a proposé qu'elle soit abolie, il y aurait peut-être lieu d'apposer le mot «céréales» au terme «expéditeurs», si c'est effectivement ce que veut dire le projet de loi.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Pourrais-je connaître l'avis de MM. Lefebvre et Thompson quant à l'intention de la disposition d)? N'êtes-vous pas d'accord que le sujet est couvert en (1)a), soit:

des études sur les questions afférentes au transport, à l'expédition ou à la manutention du grain

ce qui comprendrait, n'est-ce pas, la répartition des wagons, qu'ils appartiennent aux producteurs ou à d'autres expéditeurs.

[Texte]

• 1115

Mr. Thompson: Of course in my opinion Clause 17.(1)(b) eclipses all other provisions and makes them largely irrelevant as far as I can see . . .

Mr. Benjamin: Yes.

Mr. Thompson: —because if it bestows upon the administrator the authority to make recommendations to the minister and such system participants as he considers appropriate to increase the capacity and efficiency of the grain transportation, shipping and handling system that means, of course, that he can deal with any aspect of the whole field . . .

Mr. Benjamin: Right.

Mr. Thompson: —and that he does not have to have any permission from anybody to do that. Of course, if he is going to make recommendations to the minister, it follows that he of course would base those recommendations on the careful considerations that might have to be the result of studies. Therefore, in my opinion, he can carry out any study he wants as long as it is a precursor to the recommendations he would make to the minister under Clause 17.(1)(b).

The Chairman: Thank you, Mr. Thompson.

Mr. McKnight.

Mr. McKnight: Thank you, Mr. Chairman.

Oh, I am sorry.

Mr. D. Lefebvre: I am not sure I understood Mr. Thompson clearly. Is he saying that under Clause 17.(1)(a) the administrator could carry out studies without the concurrence of the committee or without any direction of the minister?

Mr. Thompson: No, Clause 17.(1)(b).

The Chairman: In (1)(b).

Mr. D. Lefebvre: Oh, in (b).

Mr. Thompson: As long as he indicates that what he is doing is pursuant to his responsibilities under (1)(b), I see he can do whatever he wants.

The Chairman: Does that answer your question, Mr. McKnight?

Mr. McKnight: No. I am sorry; Mr. Benjamin was asking questions and I . . .

The Chairman: I thought maybe Mr. Thompson had anticipated your question.

Mr. McKnight: No.

The Chairman: Okay.

Mr. McKnight: My question goes back to the reply that Mr. Lefebvre gave me. He said "owns the grain in transit". That is the shipper.

Mr. D. Lefebvre: No, that is not what I said.

Mr. McKnight: No?

Mr. D. Lefebvre: I think the one that is the shipper is the one that has the contract. I guess I could have a contract with

[Traduction]

M. Thompson: À mon avis, la disposition 17.(1)b) l'emporte sur toutes les autres prescriptions et les rend superflues, d'après ce que je peux voir . . .

M. Benjamin: Oui.

M. Thompson: . . . parce que si cela donne aux administrateurs le pouvoir de faire des recommandations au ministre et aux instances qu'ils jugent utiles pour augmenter la capacité et améliorer l'efficacité du système de transport, d'expédition et de traitement des céréales, cela signifie, bien sûr, qu'ils peuvent en modifier n'importe quel aspect . . .

M. Benjamin: C'est vrai.

M. Thompson: . . . et qu'ils ne sont pas tenus d'obtenir de permission pour le faire. Bien sûr, s'ils veulent faire des recommandations au ministre, ces recommandations découlent d'une réflexion approfondie qui pourrait comprendre des études. Par conséquent, ils peuvent, à mon avis, faire faire les études qu'ils veulent, à condition qu'elles mènent aux recommandations qu'ils feront au ministre en vertu de la disposition 17.(1)b).

Le président: Merci, monsieur Thompson.

Monsieur McKnight.

M. McKnight: Merci, monsieur le président.

Oh, je vous demande pardon.

M. D. Lefebvre: Je ne suis pas certain d'avoir bien compris la réponse de M. Thompson. Il dit qu'en vertu de la disposition 17.(1)a), l'administrateur peut commander des études sans l'autorisation du comité et sans avoir obtenu de directives du ministre?

M. Thompson: Non, à la disposition 17.(1)b).

Le président: En (1)b).

M. D. Lefebvre: Oh, en b).

M. Thompson: En autant qu'il indique que ses démarches découlent de ses responsabilités en vertu de la disposition (1)b), il peut à mon avis faire ce qu'il veut.

Le président: Cela répond-t-il à votre question, monsieur McKnight?

M. McKnight: Non. Je m'excuse, M. Benjamin posait des questions et je . . .

Le président: Je pensais que M. Thompson avait peut-être devancé votre question.

M. McKnight: Non.

Le président: D'accord.

M. McKnight: Ma question a trait à la réponse que m'a donnée M. Lefebvre. Il a dit «propriétaire des céréales en transit». Cela, c'est l'expéditeur.

M. D. Lefebvre: Non, ce n'est pas ce que j'ai dit.

M. McKnight: Non?

M. D. Lefebvre: Je crois que l'expéditeur, c'est celui qui est lié par un contrat. Je suppose que je pourrais avoir un contrat

[Text]

the railway where somehow I had the responsibility under my contract with someone else to get that grain from point A to point D.

Mr. McKnight: That is like a lawyer: you would miss B and go to D from A.

The Chairman: Order.

Mr. McKnight: I am sorry.

Okay, let us try and establish who owns the Canadian Wheat Board grain shipped under Canadian Wheat Board orders from the country elevator system to the Port of Vancouver when the country elevator system participants are under contractual arrangement to protect that good, to have all the responsibilities of ownership, and they are considered to have all the responsibilities of ownership. Who owns the grain between the country elevator system and the terminal port?

Mr. D. Lefebvre: I understand that under the Canadian Wheat Board Act only the Wheat Board can buy for export from producers wheat, oats and barley.

Mr. McKnight: But that grain is not designated for export until it gets to the terminal position. It is not designated from Wartime, Saskatchewan, to go to Roumania when it leaves Wartime; it is designated to go to a port in Canada.

Mr. D. Lefebvre: I would hesitate to give a general statement as to who owns the grain without looking at the facts of the particular situation, all the contracts between all the parties, the intention when it leaves the farm, the contract between the producer and the one that purchases it from him and other contracts of agency with the Wheat Board...

• 1120

The Chairman: I think, Mr. McKnight, you are really asking Mr. Lefebvre to hand down a judicial decision.

Mr. McKnight: Mr. Chairman, if I may, I am not asking for a judicial decision; I am asking for an interpretation of "shipper" as it applies to grain, and in this case, board grains. I am asking for an interpretation of the ownership of that grain as it applies from the country elevator system to a port in Canada, or a termination of that movement by rail.

The rationale for that is, if the board owns the grain, then the board is a shipper. If the country elevator operator—that company... owns the grain in that intermediate period, whether it owns it as an agency of the Crown, through the Canadian Wheat Board, or it owns it as a custodian of the goods between that point, is very significant, Mr. Chairman, to the administrator and the duties he has and his ability to function on behalf of the shipper; and who that shipper is and who his functions are responsible to are most germane to this bill, because "shipper" is used in the bill in several instances, and it is not defined. If this continues, we in this committee are going to have to come, Mr. Chairman, with all due respect, to some definition of "shipper" and the ownership of grain when we come to another clause to place it as a definition, because if

[Translation]

avec une société ferroviaire en vertu duquel je serais responsable de trouver quelqu'un pour transporter les céréales du point A au point D.

M. McKnight: C'est bien un raisonnement d'avocat. Vous sauteriez par-dessus B pour vous rendre à D à partir de A.

Le président: À l'ordre.

M. McKnight: Pardon.

Bon. Tentons de déterminer qui est propriétaire des céréales de la Commission canadienne du blé expédiées, selon les directives de la Commission, d'un élévateur au port de Vancouver, quand ce sont les compagnies d'éleveurs qui sont tenues par contrat de protéger ces biens, d'en assumer la pleine responsabilité, comme s'ils étaient propriétaires de ces céréales. À qui appartiennent les céréales quand elles se trouvent entre les éleveurs et le port de destination?

M. D. Lefebvre: On me dit qu'en vertu de la Loi sur la Commission canadienne du blé, seule cette Commission peut acheter, auprès des producteurs, du blé, de l'avoine ou de l'orge en vue d'en faire l'exportation.

M. McKnight: Mais on ne sait pas que les céréales sont destinées à l'exportation avant qu'elles arrivent au port de destination. Les céréales ne partent pas de Wartime, Saskatchewan, pour se rendre en Roumanie, elles sont envoyées dans un port canadien.

M. D. Lefebvre: J'hésiterais à dire de façon générale à qui appartiennent les céréales sans étudier les circonstances particulières, les contrats entre toutes les parties, l'intention au moment où les céréales quittent la ferme, le contrat entre le producteur et l'acheteur et les autres contrats avec l'office du blé...

Le président: Monsieur McKnight, je crois que vous demandez à M. Lefebvre de rendre une décision judiciaire.

M. McKnight: Monsieur le président, je ne demande pas vraiment une décision judiciaire, je veux que nous en arrivions à définir le terme «expéditeur» en ce qu'il s'applique aux céréales et, dans le cas présent, aux céréales de l'Office. Je demande à savoir qui est le propriétaire de ces céréales entre l'éleveur et le port d'arrivée, et quand elles se trouvent dans des wagons.

Parce que si la commission est propriétaire, c'est la commission qui est l'expéditeur. Si c'est la compagnie d'éleveurs—si cette compagnie-là—est propriétaire des céréales pendant ce temps-là, qu'elle soit propriétaire à titre d'agent de la Couronne, par l'entremise de la Commission canadienne du blé, ou à titre de gardien des biens. Cela a une grande importance, monsieur le président, du point de vue de l'administrateur, de ses fonctions et de sa capacité de fonctionner au nom de l'expéditeur. Il importe également de savoir qui au juste est l'expéditeur, car le terme est utilisé dans plusieurs cas, bien qu'il ne soit défini à nulle part. Si ça continue, le comité devra en venir, monsieur le président, à des définitions d'«expéditeur» et de «propriétaire» que nous introduirons dans une autre disposition, parce que si le système de transports canadien et

[Texte]

the transportation system in Canada and the acts that have preceded this proposed act of Parliament have not defined "shipper", then it is the responsibility of this committee in drafting new legislation to define that word in a very explicit way so the doubt is not left as it is in other transportation acts in Canada.

The Chairman: Mr. Lefebvre.

Mr. D. Lefebvre: Mr. Chairman, I think in most cases, and for grain maybe in all cases, the one who owns the grain is the shipper.

An hon. Member: But who owns the grain?

Mr. D. Lefebvre: It is most likely. However, I will give you an example. Someone owns something like a case of dynamite, and I am the one who uses that dynamite in my work, and he gives me the package, properly packed and marked, and he gives it to me for my work. Rather than using it to blast some rock, I wrap it, without marks on it, and I put it in the mail . . .

Mr. McKnight: Do not worry; it is not going anywhere.

Mr. D. Lefebvre: —or on a rail car. Let us say some damage . . . I sign a contract. The other fellow does not know about this. I just decide to ship his dynamite. Let us say he just left it at my place for safe keeping or whatever. I decide to ship his dynamite to some other point on the railroad. There is an accident.

I think I am the shipper. I have a contract with the railroads for them to carry some merchandise from point A to point B. They have the responsibility to deliver it. If the merchandise is not properly marked and as a result of it there is an accident, I think they will hold me responsible. If I am a bankrupt person, or a person of no means, I do not think they can hold the third party responsible for the damage caused to the car or people.

Mr. Benjamin: Do you own the dynamite, or the guy who left it?

Mr. D. Lefebvre: No, I do not. He just left it in my place for safe keeping; and it was properly marked and I am authorized to handle dynamite for safe keeping.

Mr. McKnight: Mr. Lefebvre, then in the case of a country elevator system, where the shipment of grain, which in this case is board grain—in that shipment of grain, if damage occurs to that product, the person making the claim against the railroad companies for damage is the company that operates the country elevator system. Then does that mean the country elevator system is the owner of those goods?

The Chairman: They should be one and the same.

Mr. D. Lefebvre: I think we are entering into a maze of legal relationships that relate to the ownership of grain and responsibility to do a number of things with it.

[Traduction]

les lois qui ont précédé le présent projet de loi ne comportent pas de définition d'«expéditeur», c'est alors la responsabilité de notre comité de définir ce terme de façon explicite afin qu'il n'y ait aucun risque d'erreur, comme il existe dans les autres lois canadiennes en matière de transports.

Le président: Monsieur Lefebvre.

M. D. Lefebvre: Monsieur le président, je crois que dans la plupart des cas, et pour les céréales, dans tous les cas, celui qui est propriétaire des céréales en est l'expéditeur.

Une voix: Mais à qui appartient les céréales?

M. D. Lefebvre: C'est probable. Je vous donne toutefois un exemple. Une personne est propriétaire d'une caisse de dynamite. J'ai besoin de dynamite pour faire mon travail. Il me donne la caisse de dynamite, dans un emballage adéquat et bien marqué, et il me donne la dynamite pour faire mon travail. Plutôt que de m'en servir pour faire sauter des rochers, je mets la dynamite dans un emballage non marqué, et j'envoie ce colis par la poste . . .

M. McKnight: Ne vous en faites pas, ça ne s'en vient pas ici.

M. D. Lefebvre: . . . ou dans un wagon de chemin de fer. Disons qu'il y a des dommages . . . Je signe un contrat. L'autre n'est pas au courant, je décide sans lui en parler d'expédier sa dynamite. Disons qu'il l'avait laissée chez-moi pour que j'en prenne soin. Je décide d'expédier sa dynamite par voie ferrée. Il arrive un accident.

Je crois que dans ce cas, c'est moi l'expéditeur. J'ai signé un contrat avec la compagnie ferroviaire pour qu'elle transporte cette marchandise de A à B. C'est elle qui est responsable de la livraison. Si l'emballage ne porte pas les indications nécessaires et que par conséquent, il arrive un accident, je crois que ce serait moi qui serait tenu responsable. Je ne crois pas qu'on puisse tenir la tierce partie responsable des dommages matériels ou des blessures et des pertes de vie, même si j'étais en faillite ou que je n'avais rien à mon nom.

M. Benjamin: Est-ce vous, le propriétaire de la dynamite, ou est-ce celui qui vous l'a confiée?

M. D. Lefebvre: Ce n'est pas moi. Il me l'a confiée; l'emballage était dûment étiqueté et je suis autorisé à manipuler la dynamite.

M. McKnight: Alors, monsieur Lefebvre, dans le cas des élévateurs à grains, qui traitent les céréales de la Commission canadienne du blé, s'il arrive des dommages à un voyage de céréales, celui qui réclamera des dédommements auprès de la société ferroviaire, c'est la compagnie d'élévateurs. Cela signifie-t-il pour autant que les céréales appartiennent aux compagnies d'élévateurs?

Le président: Il le faudrait.

M. D. Lefebvre: Je crois que nous entrons dans un dédale juridique concernant la propriété des céréales et les responsabilités connexes.

[Text]

• 1125

I am not sure that it really related at all to this bill, or that the, again, complex contractual relationship between the Wheat Board and the elevator companies or grain companies, even the producers, really in any way affect this act. This act says that the one who puts some grain on the train has a right to have this grain transported at a certain rate. If there is some damage—if there is damage to the grain, for instance... I think it is a completely different number of statutes and common law, contractual law, that will govern that relationship of responsibility.

Mr. McKnight: But the country elevator operator is considered a shipper.

Mr. D. Lefebvre: Yes, if he ships the grain. If he is the one who signs the bill of lading, whether it is in his own right or as an agent for someone else, he has a right to ship that grain at the statutory rate, and he can demand that.

The Chairman: Therefore he is the shipper.

Mr. D. Lefebvre: In that sense he is the shipper for the purposes of this statute, because signing the bill of lading he has to ensure... being the only one the railways interface with, the railways will look to him for payment for the movement of that grain.

Mr. McKnight: But the movement of that product by a shipper who has custody in other statutes or other points designate that shipper as the owner in the interim or the owner for insurance.

Elevator companies have to insure that grain. I stand to be corrected, but I do not believe they insure the grain in the country elevator; as an agent of the Canadian Wheat Board, they insure that grain to protect their assets, the same as anybody else, or to defer against losses. So that is insured as an owner.

Mr. D. Lefebvre: If under the contract to the Wheat Board they agree to take the responsibility... although the Wheat Board may own the grain, if they agree to take a number of things as their own responsibility, if they say that they are the sort of principal-agent contract and the services they are going to provide you, the principal... As an agent I am going to take that grain and get it to port; it is my full responsibility and if there is some damage I am going to pay for it, and my fee... There is a consideration; the elevator is not doing this free of charge, there is a fee and they have certain obligations. So it is the rights and obligations between the Wheat Board and this grain company that would regulate who suffers the loss, if there is any, in transit.

Mr. McKnight: But now, Mr. Chairman, we have a fee, a consideration brought into it. Again I stand to be corrected, but the elevator operators' fee is not collected from the Canadian Wheat Board until a certain date. The fee is assessed to the producer initially, and after a period of time the

[Translation]

Je ne sais si ce point touche le projet de loi, ni si les relations contractuelles complexes entre la Commission canadienne du blé et les compagnies d'éleveurs ou de céréales, ou même avec les producteurs, ont rapport à cette loi. Dans le projet de loi que nous étudions, on dit que celui qui met des céréales dans un wagon de chemin de fer a le droit de faire transporter ces céréales à un certain tarif. S'il arrive des dommages, des dommages aux céréales, par exemple, je crois que ce sont d'autres lois du droit commun et du droit contractuel qui permettront de déterminer la responsabilité.

M. McKnight: Mais on considère l'opérateur d'un élévateur à grains comme expéditeur.

M. D. Lefebvre: Oui, si c'est lui qui expédie les céréales. Si c'est lui qui signe le connaissement, que ce soit en son nom ou au nom d'un autre, il a le droit d'expédier ces céréales-là au tarif statutaire, et il a le droit d'exiger ce tarif.

Le président: Donc, il est expéditeur.

M. D. Lefebvre: Dans ce sens-là, il est expéditeur pour les besoins de cette loi, parce qu'en signant le connaissement, il doit s'assurer... étant donné qu'il est la seule personne avec qui la compagnie ferroviaire fera affaire, c'est de lui qu'elle exigera d'être payée.

M. McKnight: Mais en vertu d'autres lois, on considère que l'expéditeur est propriétaire intérimaire des produits transportés, ou qu'il est propriétaire aux fins d'assurances.

Les compagnies d'éleveurs doivent assurer ces céréales. Je puis me tromper, mais je crois qu'elles n'assurent pas les céréales quand elles se trouvent dans un élévateur, puisqu'elles sont agents de la Commission canadienne du blé. Elles assurent ces céréales pour protéger leurs biens, comme n'importe qui, ou pour éviter les pertes. Donc, elles assurent en tant que propriétaires.

M. D. Lefebvre: Si, en vertu du contrat qui les lie à la Commission canadienne du blé, elles acceptent la responsabilité... bien que les céréales puissent appartenir à la Commission canadienne du blé, si elles consentent à prendre certaines responsabilités, si elles disent qu'elles sont liées par une espèce de contrat principal-agent et que les services qu'elles vont vous fournir à vous, le principal... En tant qu'agent, je vais m'arranger pour faire transporter ces céréales à destination, c'est moi qui en suis responsable et s'il arrive des dommages, je vous rembourse et voici ce que je demande pour ces services... C'est un point important, vous savez. Les compagnies d'éleveurs ne font pas cela gratuitement; elles se font payer et elles ont des obligations. C'est donc le contrat entre l'Office du blé et cette compagnie d'éleveurs qui déterminerait qui doit assumer le coût des dommages subis en cours de route, s'il en est.

M. McKnight: Et maintenant, monsieur le président, il est question de prix, un aspect nouveau. Corrigez-moi si je me trompe, mais les opérateurs d'éleveurs à grains ne se font pas payer par la Commission avant une certaine date. Le prix est facturé au producteur d'abord et après un certain temps, le

[Texte]

fee they receive from the Canadian Wheat Board comes into effect. So in that time span . . .

The Chairman: I think you are splitting hairs, Mr. McKnight.

Mr. McKnight: Mr. Chairman, I may be, but I still do not think we have established the owner or the shipper under Bill C-155, and I think it is most important that it be established. We are going to have to wrestle with this as a committee to make, in my opinion, a proper designation of "shipper" based on our belief as to who owns and is responsible for grain from the time it leaves the farm.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Let us narrow this down to the amendment to delete Clause 17.(1)(d), which is more specific; it relates to allocation of cars to producers on the same basis as other shippers. Mr. Chairman, if you think the committee is having problems with this, you can imagine the problems the administrator and the committee are going to have trying to sort it out.

• 1130

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): They will not have any problems.

Mr. Benjamin: In any case, the more this goes on, the more I am inclined to agree with the mover to delete it. Is it not the case in the case of producer cars, whether it is board grain or non-board grain?

For example, let us take a car load of malting barley. A producer contracts and sells that malting barley to a maltster 500 miles away. The producer decides to load it through a country elevator. He has been paid for the barley and the barley belongs to the maltster. The country elevator agent elevates the grain, loads the car and signs the bill of lading. Who is the shipper? Or the producer decides to load it himself over the loading platform. He signs the bill of lading on behalf of the maltster, because the maltster owns the malting barley. Who is the shipper? And the same thing would apply to a car load of flax or linseed.

The Chairman: Does the guy that signs the bill of lading get a fee for doing it?

Mr. Lefebvre.

Mr. D. Lefebvre: Shipper, as we have seen, can be defined in various statutes . . .

Mr. Benjamin: As it is ever.

Mr. D. Lefebvre: —in a different way. In Section 278 of the Railway Act it is defined for the purposes, I presume, of that section, and it has a special meaning there. But in this statute, the only purpose of using the word "shipper" is that the person who goes to the railway and says to ship that grain has a right to have his grain shipped at a certain rate. If there is some

[Traduction]

tarif de la Commission canadienne du blé entre en vigueur. Donc, pendant ce temps . . .

Le président: Je crois que vous fendez les cheveux en quatre, monsieur McKnight.

M. McKnight: Vous avez peut-être raison, monsieur le président, mais je ne crois toujours pas que nous ayons établi clairement qui sont les propriétaires et les expéditeurs pour les besoins du projet de loi C-155, et je crois qu'il est important de le faire. Nous devons nous affronter en Comité jusqu'à ce que nous ayons trouvé une définition appropriée du terme «expéditeur», une définition qui reflète bien notre opinion concernant la responsabilité des céréales à partir du moment où elles quittent la ferme.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Nous devrions nous en tenir à l'amendement visant la radiation de la disposition 17.(1)d), qui est moins vague. Elle concerne la répartition de wagons aux producteurs aux mêmes conditions qu'aux autres expéditeurs. Monsieur le président, si vous croyez que cela crée des problèmes pour le comité, vous pouvez imaginer les problèmes qui vont se présenter à l'administrateur et au comité lorsqu'il s'agira de démêler tout cela.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Ils n'auront pas de problème.

M. Benjamin: Quoi qu'il en soit, plus ça va, plus je suis enclin à partager l'avis de l'auteur de la motion tendant à faire disparaître cette disposition. N'est-ce pas le cas des wagons des producteurs, qu'il s'agisse ou non du grain de l'Office?

Prenons l'exemple d'un plein wagon d'orge de brasserie. Un producteur conclut un contrat pour vendre cette orge à une malterie située à 500 milles de chez lui. Le producteur décide de charger un wagon par l'intermédiaire d'un élévateur régional. L'orge lui a été payée et appartient à la malterie. L'agent de l'élévateur régional fait monter le grain, charge le wagon et signe le connaissance. Qui est l'expéditeur? Ou encore le producteur décide de charger lui-même son produit sur la plate-forme de chargement. Il signe le connaissance au nom de la malterie puisque c'est celle-ci qui est propriétaire de l'orge de brasserie. Qui est l'expéditeur? Et la même question se poserait à l'égard d'un chargement de lin, par exemple.

Le président: La personne qui signe le connaissance est-elle rémunérée pour le faire?

Monsieur Lefebvre.

M. D. Lefebvre: Le mot expéditeur, nous l'avons vu, peut être défini dans divers textes législatifs . . .

M. Benjamin: C'est toujours le cas.

M. D. Lefebvre: . . . de diverses manières. A l'article 278 de la Loi sur les chemins de fer, il est défini aux fins, je suppose, de cet article et il y possède un sens particulier. Mais dans le texte qui nous intéresse, le seul but de l'utilisation du mot «expéditeur» c'est que la personne qui communique avec les chemins de fer pour leur demander d'expédier ce grain a droit

[Text]

damage, this is not the act that would prevail. This act has nothing to do with it; it is the normal contractual relationship between parties that will prevail. I think many of the questions that are being asked will not be resolved by this bill or rendered more complicated by this bill.

Mr. Benjamin: The point is not whether or not there is damage or anything else. Reviewing the allocation of railway cars to producers on the same basis as to other shippers, and leave all out the legal ramifications if there is a train wreck or anything like that, the point is, how do you define . . . ? We can define the producer part easily, but then to make the producer a shipper on the same basis as other shippers in terms of who gets what railway cars or how many of them, that is what is at issue. That is why I think maybe Clause 17.(1)(a) and (b) covers the waterfront and that that is all that is needed.

The Chairman: I think having made that point, Mr. Benjamin, that if we deal with the amendment, then your question is probably pertinent if the amendment does not pass. If the amendment does not pass, the question is superfluous.

Mr. Mayer: Could I just comment very briefly and succinctly?

The Chairman: That would be interesting.

Mr. Mayer: I just wanted to support . . .

The Chairman: Briefly and succinctly.

Mr. Mayer: —my good friend across the table. I think it is a worthwhile amendment. What it does is it assures individuals access to producer cars. I am not so sure that this clause is in order anyway, because the access to producer cars is guaranteed on a percentage basis set by order in council. I really do not know on what basis Clause 17.(1)(d) is needed, and I would agree that in many ways it is redundant, so I will support the amendment, Mr. Chairman.

The Chairman: Okay. Does the amendment carry?

Amendment agreed to.

The Chairman: Unanimously, I guess.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Could I ask for a recorded vote? No.

The Chairman: The next notice of amendment I have is from Mr. Benjamin.

Mr. Mazankowski: I have one on Clause 17.(1)(e), Mr. Chairman.

The Chairman: But his comes first.

Mr. Mazankowski: Okay.

The Chairman: Mr. Benjamin, please.

[Translation]

à un certain tarif pour cette expédition. Si des dommages survenaient, ce n'est pas notre projet de loi qui s'appliquerait. Celui-ci n'a rien à faire avec une telle situation. Ce sont les relations contractuelles normales entre parties qui s'appliqueraient. Je pense que beaucoup de questions qui ont été soulevées ne seront ni réglées ni compliquées par ce projet de loi.

M. Benjamin: La question n'est pas de savoir si, oui ou non, il y a dommage ou autre chose. Au point de vue de l'affectation des wagons aux producteurs de la même manière qu'aux autres expéditeurs, et si on laisse de côté les ramifications juridiques dans le cas d'un accident ferroviaire ou de quelque chose du genre, l'important, c'est de savoir comment l'on définit . . . Nous pouvons facilement définir la partie qui intéresse le producteur, mais si l'on fait ensuite du producteur un expéditeur comme tous les autres pour déterminer qui obtient les wagons et combien, c'est là la question. C'est pourquoi je pense que les dispositions de 17.(1)a) et b) couvrent tout le terrain et qu'il n'y a pas lieu d'ajouter quoi que ce soit.

Le président: Après ce que vous avez dit, monsieur Benjamin, je pense que, si nous nous occupons de l'amendement, votre question est probablement pertinente advenant que l'amendement soit rejeté. Si l'amendement est rejeté, la question est superflue.

M. Mayer: J'aimerais faire un commentaire très bref.

Le président: Cela serait intéressant.

M. Mayer: J'aimerais tout simplement appuyer . . .

Le président: Très brièvement.

M. Mayer: . . . mon bon ami d'en face. Je pense qu'il s'agit d'un amendement utile. Il a pour effet d'assurer aux particuliers l'accès aux wagons des producteurs. Je ne suis pas sûr que cette disposition soit valable, de toute façon, puisque l'accès aux wagons des producteurs est garanti selon un pourcentage fixé par décret du conseil. Je ne sais vraiment pas pourquoi la disposition 17.(1)d) est nécessaire et je suis d'accord pour penser que, à divers égards, elle est répétitive et c'est pourquoi je vais appuyer l'amendement, monsieur le président.

Le président: D'accord. L'amendement est-il accepté?

L'amendement est accepté.

Le président: À l'unanimité, je pense.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Pourrais-je demander un vote nominatif? Non.

Le président: Le prochain avis d'amendement que je possède provient de M. Benjamin.

M. Mazankowski: J'en ai un au sujet de l'article 17.(1)e), monsieur le président.

Le président: Mais la sienne se présente avant.

M. Mazankowski: D'accord.

Le président: Monsieur Benjamin, s'il vous plaît.

[Texte]

• 1135

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I move that Bill C-155 be amended in Clause 17 by striking out lines 36 to 40 at page 7 thereof and renumbering the subsequent paragraph accordingly.

I move this motion on grounds similar to those of the previous one. It is redundant. Clause 17.(1)(a) and (b) would allow the administrator to do that in any case.

I have another reason for moving it. That was my first and main reason, but my other reason is one I may not get agreement from my colleagues on as I hope I would. Since the administrator is not an employee of the board, Clause 17.(1)(e) can be used to reduce the authority of the Canadian Wheat Board in the marketing and/or transportation of grain; "marketing" including sales. It is a dangerous clause from that point of view, Mr. Chairman; so that is my second reason for moving that it be deleted. I think it just logically follows as a result of the discussion on Clause 17.(1)(d). The same thing applies to Clause 17.(1)(e). Clause 17.(1)(a) and (b) cover it anyway.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin. I like the explanation you gave on your sheet better.

Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: I would like to hear from the government spokesmen what their position would be on this particular amendment.

The Chairman: Mr. Flis.

Mr. Flis: Mr. Chairman, I can see us dropping it, because as the mover mentioned, really the intent of (e) is covered in (a) and (b)—and (c), I would include. So we have no problem.

Amendment agreed to.

The Chairman: All right. That renders Mr. Mazankowski's proposed amendment to that clause unnecessary.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, as a result of an answer to one question I want to ask, I may have a further amendment on (f). I would need to ask one question of the officials first.

The Chairman: We would have to have it in writing, and I have one here, so I am going to deal with the one I have. I have to deal with what I have and not what I might get.

I have Mr. Benjamin's now, so I will have to deal with it first, because it starts at line 41 rather than line 43.

Go ahead, Mr. Benjamin. Ask your question.

Mr. Benjamin: I will ask my question, and I may get an answer such that I do not need to move it.

In 17.(1)(f) it says:

[Traduction]

M. Benjamin: Monsieur le président, je propose que le projet de loi C-155 soit modifié à la clause 17 par la radiation des lignes 36 à 40 de la page 7 et que l'alinéa qui suit soit renuméroté en conséquence.

Je présente cette motion pour des motifs semblables à ceux de la motion précédente. Cette clause est répétitive. La clause 17.(1)(a) et b) permettrait à l'administrateur d'agir dans ce sens de toute manière.

Ma proposition s'appuie sur un autre motif. C'était là mon motif premier et principal, mais je n'obtiendrais peut-être pas l'accord de mes collègues, contrairement à mon attente, au sujet de mon autre motif. Puisque l'administrateur n'est pas un employé de la Commission, la clause 17.(1)(e) peut servir à réduire les pouvoirs de la Commission canadienne du blé pour la commercialisation et/ou le transport du grain; la 'commercialisation' englobe la vente. C'est une clause dangereuse à ce point de vue, monsieur le président; c'est donc là mon deuxième motif de proposer que cette clause soit radiée. Je pense que cela fait suite logiquement au débat que nous avons eu au sujet de la clause 17.(1)(a) et b) englobe cet aspect de toute manière.

Le président: Merci, monsieur Benjamin. Je préfère l'explication que vous avez donnée par écrit.

Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: J'aimerais savoir de la part des porte-parole du gouvernement quelle serait leur position au sujet de cet amendement particulier.

Le président: Monsieur Flis.

M. Flis: Monsieur le président, j'imagine que nous pourrions laisser tomber cette clause puisque, comme l'a mentionné l'auteur de la motion, le but recherché par e) est déjà assuré par a) et b)—et j'inclurais c). Cela ne présente donc aucun problème.

L'amendement est accepté.

Le président: D'accord. Cela rend inutile l'amendement proposé par M. Mazankowski au sujet de cette clause.

M. Benjamin: Monsieur le président, à la suite d'une réponse à une question que je désire poser, il se peut que j'aie un nouvel amendement à proposer au sujet de f). Il me faut d'abord poser une question aux hauts fonctionnaires.

Le président: Nous aimerions avoir cette question par écrit et j'en ai une ici, dont je vais donc m'occuper tout d'abord. Je dois m'occuper de ce que j'ai et non de ce que je pourrais avoir.

J'ai maintenant la question de M. Benjamin, dont je vais devoir m'occuper en premier, puisqu'elle commence à la ligne 41 plutôt qu'à la ligne 43.

Allez-y, monsieur Benjamin. Posez votre question.

M. Benjamin: Je vais poser ma question et il se peut que, d'après la réponse obtenue, je n'aie pas besoin de présenter mon amendement.

Selon 17.(1)(f):

[Text]

(f) in consultation with the Committee, review the role of the Committee in grain transportation policy with a view to identifying means of strengthening that role . . .

I wanted to ask Mr. Kroeger, let us say then that the committee and the administrator reviewed their role and came up with an area in which they felt their role could be strengthened. Would that require amendments to the legislation? Or if the minister and Governor in Council agree with what the administrator recommends, could they then provide that strengthened role by order in council?

Mr. Kroeger: The authority to have the Governor in Council assign additional duties to the committee was deleted yesterday, so that possibility is now excluded.

• 1140

There could be ways in which the committee could be given additional functions that were of such a character that the minister could take that on himself. They might be largely of administrative character or . . .

Mr. Benjamin: This is in the matter of policy; "transportation policy" it says.

Mr. Kroeger: But if there were to be a fundamental change in the role of the committee, as we discussed before, shifting it from an advisory role to an executive role, then I think that would require parliamentary decision.

Mr. Benjamin: In an executive role, I agree; but strengthening the role of the committee on grain transportation policy does not mean transferring it into an executive capacity. Could that be done still by order in council?

Mr. Kroeger: It would not have to be an executive role. Possibly the committee might make a recommendation that once a year they should meet with the Economic Development Committee of Cabinet. That would strengthen their role: it would give them direct access to ministers; there could be across-the-table discussion. That would require neither an act of Parliament nor an order in council.

Other ways of strengthening that role may emerge.

Mr. Benjamin: Part of policy would be the allocation of railway cars. Since the authority is already there to do it by order in council, whether it is given to the Wheat Board, the Grain Commission or the Grain Transportation Administrator, could the allocation of railway cars also be done by order in council, transferring the authority from the Wheat Board or from the administrator to the Senior Grain Transportation Committee?

Mr. Kroeger: That would certainly require legislative change . . .

Mr. Benjamin: It would?

[Translation]

f) en consultation avec le Comité, examiner le rôle joué par celui-ci dans la politique du transport du grain en vue de déterminer les moyens de renforcer ce rôle . . .

Voici ce que je veux demander à M. Kroeger. Supposons que le Comité et l'administrateur ont examiné le rôle et en sont venus à la conclusion qu'il existe un domaine dans lequel le rôle devrait être renforcé selon eux. Faudrait-il, pour cela, modifier la loi? Ou, si le ministre et le gouverneur en conseil sont d'accord avec la recommandation de l'administrateur, pourraient-ils alors fournir ce renforcement de rôle par la voie d'un décret du conseil?

M. Kroeger: Le pouvoir de confier des fonctions additionnelles au Comité par décret du conseil a été écarté hier, de sorte que cette possibilité est maintenue exclue.

Il pourrait y avoir des manières de donner au Comité des fonctions additionnelles qui pourraient être utilisées par le ministre lui-même. Ce serait surtout des fonctions de caractère administratif ou . . .

M. Benjamin: C'est une question de politique: «la politique du transport» pour citer la clause.

M. Kroeger: Mais s'il devait survenir un changement fondamental du rôle du Comité, comme nous en avons discuté précédemment, pour le faire passer d'un rôle consultatif à un rôle exécutif, alors, je pense qu'il faudrait pour cela une décision du Parlement.

M. Benjamin: Pour un rôle exécutif, j'en conviens; mais, renforcer le rôle joué par le Comité dans la politique du transport du grain, cela n'entraîne pas qu'il faille en faire un organisme exécutif. Cela pourrait-il encore se faire par la voie d'un décret du conseil?

M. Kroeger: Il ne serait pas nécessaire que ce soit un rôle exécutif. Peut-être le Comité pourrait-il recommander une rencontre annuelle avec le Comité du développement économique du Cabinet. Cela raffermirait son rôle: il aurait ainsi un accès direct aux ministres; il pourrait y avoir des discussions face à face. Il ne serait besoin pour cela ni d'une loi du Parlement ni d'un décret du conseil.

D'autres moyens de renforcer ce rôle pourraient se présenter.

M. Benjamin: Une partie de la politique consisterait à répartir les wagons. Puisque le pouvoir existe déjà d'agir en ce sens par la voie d'un décret du conseil, que cette fonction soit attribuée à la Commission du blé, à la Commission des grains ou à l'administrateur du transport du grain, la répartition des wagons pourrait-elle se faire également par la voie d'un décret du conseil qui transférerait le pouvoir en question de la Commission du blé ou de l'administrateur au Comité supérieur du transport du grain?

M. Kroeger: Cela exigerait certes un changement législatif.

M. Benjamin: Vraiment?

[*Texte*]

Mr. Kroeger:—because I cannot imagine how the committee, as provided for in this bill, could be treated as an agency of the Government of Canada.

Mr. Benjamin: But if the committee did the allocating, the agency—namely, the Grain Transportation Administrator—would then order that allocation.

Mr. Kroeger: It would be a rather tortured way of getting at it. After all, this committee will meet a minimum of four times a year, somewhat more frequently as the need arises. Car allocation is a day-by-day function. I have difficulty in seeing how the committee could take that function on.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, as a result of this discussion I want to move that Bill C-155 be amended in Clause 17 by striking out lines 41 to 45; in other words, by deleting paragraph (f), on the same grounds as the previous two were deleted. Again, Clause 17.(1)(a) and Clause 17.(1)(b) provide for that in any event so it is redundant. Not only that, when it gets that specific it scares me for reasons I have enunciated before. So, again, on those two grounds I move the deletion of that paragraph.

The Chairman: Mr. Benjamin has moved, in effect, that paragraph (f) of Clause 17.(1) be deleted.

Mr. Flis.

Mr. Flis: Mr. Kroeger, earlier, in response to a question put by one of the opposition members, I think you mentioned it would be useful to retain this paragraph. Could you give us your reasons for saying that? I think it had to do with the evolution of the role of the administrator and the committee and so on.

Mr. Kroeger: The argument for retaining the paragraph would be to underline the importance of the committee, to underline that the administrator is to work closely with the committee and wherever possible look to the committee for his guidance rather than to the minister or to the department in Ottawa.

• 1145

So the clause has some usefulness, but we would not regard it as critical.

Mr. Flis: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I have a little difficulty with this clause—or subclause.

The Chairman: Paragraph.

Mr. Mazankowski: Paragraph.

We start out with the committee being an advisory body, and here it is anticipated it will become a policy-making body. What we are talking about here is not really strengthening the role of the committee as a policy-formation body, but we are only identifying the means by which that could be done. Here again it is much like using the word “identifying” in the

[*Traduction*]

M. Kroeger: ... car je ne saurais imaginer comment le Comité, selon les dispositions du projet de loi, pourrait être traité comme un mandataire du gouvernement du Canada.

M. Benjamin: Mais si c'était le Comité qui décidait de la répartition, le mandataire, c'est-à-dire l'administrateur du transport du grain, ordonnerait alors cette répartition.

M. Kroeger: Ce serait une façon plutôt compliquée de faire les choses. Après tout, ce Comité va se réunir au moins quatre fois par année, parfois plus souvent selon les besoins. La répartition des wagons est une fonction journalière. J'ai du mal à imaginer que le Comité puisse s'occuper de cela.

M. Benjamin: Monsieur le président, à la suite de cette discussion, je désire proposer que le projet de loi C-155 soit modifié à la clause 17 par la radiation des lignes 41 à 45; en d'autres termes, il s'agit de faire disparaître l'alinéa (f) pour les mêmes motifs que dans le cas de la radiation des deux alinéas précédents. Encore une fois, les clauses 17.(1)(a) et 17.(1)(b) traitent déjà de la question de toute manière, de sorte que cette clause est répétitive. Ce n'est pas tout: lorsque le texte devient aussi précis, cela m'effraie pour les raisons que j'ai formulées précédemment. Donc, encore une fois, pour ces deux motifs, je propose la radiation de cet alinéa.

Le président: M. Benjamin a proposé, en somme, la radiation de l'alinéa (f) de la clause 17.(1).

Monsieur Flis.

M. Flis: Monsieur Kroeger, plus tôt, en réponse à une question posée par un des membres de l'Opposition, je pense que vous avez mentionné qu'il serait inutile de conserver ce paragraphe. Pourriez-vous nous donner les raisons motivant cette affirmation? Je pense qu'il s'agissait de l'évolution du rôle de l'administrateur et du Comité et le reste.

M. Kroeger: L'avantage du maintien de l'alinéa serait d'affirmer l'importance du Comité, d'affirmer que l'administrateur doit travailler en collaboration étroite avec le Comité et, chaque fois que cela est possible obtenir l'orientation nécessaire auprès du Comité plutôt qu'auprès du ministre ou du ministère à Ottawa.

La clause a donc son utilité, mais je ne considérerais pas qu'elle est d'une importance critique.

M. Flis: Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, j'ai un peu de mal en ce qui concerne cette clause—ou sous-clause.

Le président: C'est un alinéa.

M. Mazankowski: Cet alinéa.

Nous commençons par dire que le comité a un rôle consultatif puis nous prévoyons qu'il deviendra un organisme possédant des pouvoirs de décision. Nous ne parlons pas vraiment de renforcer le rôle du comité comme organisme qui formule des politiques, mais nous identifions seulement les moyens d'effectuer ce renforcement. Encore une fois, c'est un peu

[Text]

previous paragraph. Is it the purpose to strengthen the role of the committee in its policy-making duties, or is it simply to identify ways in which it could . . . ? What is the purpose?

The Chairman: Mr. Kroeger.

Mr. Kroeger: The committee cannot strengthen its own role. The committee's role is defined by this bill, and then some supplementary responsibilities might be given to it by a Minister of Transport, within his powers.

Mr. Mazankowski: Yes, but this paragraph does not strengthen the role of the committee. It only identifies ways and means in which . . .

Mr. Kroeger: That is right. Before you strengthen the role of something, you have to know how you are going to do it. So the requirement here is for the committee to identify ways in which that might happen.

Mr. Mazankowski: So how do you see it proceeding beyond that? Suppose you have identified a series of items that should be considered in support of strengthening the policy-making role. What would be the procedure after that?

Mr. Kroeger: In the first instance a recommendation to the minister. Depending on the kind of strengthening that was contemplated, or decided on, there could then be a requirement for decisions by the Cabinet and possibly presentation of legislation to Parliament.

Mr. Benjamin: Or by order in council.

Mr. Kroeger: I am not sure there is much scope to expand the role of this committee by order in council now, with the deletion of Clause 12.(b) yesterday. But a Minister of Transport might conclude that he wanted to consult the Cabinet and get their approbation for the assignment of additional responsibilities to the committee that could be undertaken within the limitations of this bill. So it might go to Cabinet; but not result in a legal instrument, because I think the basis for doing that by a legal instrument now does not exist.

Mr. Benjamin: Could this review happen under Clause 17(1).(b)?

Mr. Kroeger: Sure.

Mr. Mazankowski: I am not finished, Mr. Chairman. I am not sure what licence Mr. Benjamin has unilaterally to cut into my line of questioning.

The Chairman: Proceed.

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman.

I would like to ask Mr. Thompson whether in his opinion Clause 17.(1)(f) really has any effect in terms of the objective, what it has set out to achieve, or whether in fact the objectives that are envisioned presumably in (f) are adequately covered under 17.(1)(a) and (b), in the duties and functions of the administrator.

The Chairman: Mr. Thompson.

[Translation]

comme l'utilisation de l'expression «mettre en évidence» dans l'alinéa précédent. Ce que nous recherchons, est-ce de renforcer le rôle du comité dans ses fonctions de formulation des politiques ou s'agit-il tout simplement de déterminer les moyens d'effectuer ce renforcement? Quel est le but recherché?

Le président: Monsieur Kroeger.

M. Kroeger: Le comité ne saurait renforcer son propre rôle. Le rôle du comité est défini par le projet de loi et des responsabilités additionnelles pourraient lui être confiées par un ministre des Transports, selon les pouvoirs détenus par celui-ci.

M. Mazankowski: Oui, mais cet alinéa ne renforce pas le rôle du comité. Il identifie seulement les moyens de . . .

M. Kroeger: C'est exact. Avant de renforcer le rôle de quelqu'un, il faut savoir comment le faire. Ce qui est exigé ici, c'est que le comité détermine les moyens selon lesquels cela pourrait se faire.

M. Mazankowski: Comment donc jugez-vous qu'il peut aller plus loin? Supposons que vous avez déterminé une série de points à examiner pour appuyer le renforcement du rôle de formulation de la politique. Comment procéderait-on ensuite?

M. Kroeger: Tout d'abord par une recommandation au ministre. D'après le genre de renforcement envisagé, ou décidé, il faudrait peut-être ensuite des décisions de la part du Cabinet et peut-être la présentation d'un projet de loi au Parlement.

M. Benjamin: Ou par décret du conseil.

M. Kroeger: Je ne suis pas sûr qu'il existe bien des possibilités d'étendre le rôle du comité par la voie d'un décret du conseil, à la suite de la radiation, hier, de la clause 12.(d). Mais un ministre des Transports pourrait conclure qu'il désire consulter les membres du Cabinet et obtenir leur approbation pour l'affectation au comité de responsabilités additionnelles dans le cadre du présent projet de loi. La proposition pourrait donc être soumise au Cabinet mais sans avoir pour résultat un document légal car je pense que le fondement d'une telle décision par la voie d'un texte légal n'existe plus.

M. Benjamin: Cet examen pourrait-il se faire en vertu de la disposition 17.(1)(b)?

M. Kroeger: Absolument.

M. Mazankowski: Je n'ai pas fini, monsieur le président. Je me demande quel pouvoir unilatéral possède monsieur Benjamin d'intervenir dans mes questions.

Le président: Continuez.

M. Mazankowski: Merci, monsieur le président.

J'aimerais demander à monsieur Thompson si, selon lui, la disposition 17.(1)(f) est vraiment efficace sur le plan des objectifs, pour ce qui est de ce qu'elle vise à réaliser ou si, en réalité, les objectifs qui font vraisemblablement l'objet de (f) sont suffisamment traités par 17.(1)(a) et (b), qui précisent les fonctions de l'administrateur.

Le président: Monsieur Thompson.

[Texte]

Mr. Thompson: First of all, (f) only empowers the administrator to review. This particular paragraph does not give anybody the power to give any new job to anybody, and the administrator might even review the role of the committee if the committee did not want him to do so. The word "consultation" means that he will simply tell them what he is doing.

• 1150

Mr. Mazankowski: Then that does not necessarily mean concurrence.

Mr. Thompson: Absolutely not.

Mr. Mazankowski: Quite different. Could you then explain the relationship between paragraphs (a) and (f) with respect to consultation versus concurrence?

Mr. Thompson: In the case of paragraph (a) concurrence by the committee—and I presume that means by a majority of its members voting at any meeting—is a strict prerequisite to the administrator carrying out studies unless he is directed to do so by the minister. As I pointed out earlier there is a way around this by going to paragraph 17.(1)(b), but when you come to paragraph (f) the word "consultation" does not mean that he has to get approval from anybody and, secondly, if he conducts his review it can be as simple or as sophisticated as he wants and he does not have to do anything at all after he conducts the review. This provision does not require him to convey the results of his review to anyone. It does not require that anybody act on any review on which he reports.

Therefore, stripped to its bare essentials this particular provision is very, very limited, and even if the administrator were to find there were some fascinating new roles for the committee in grain transportation policy, I do not understand how those new roles would be conveyed to the committee in light of the deletion of Clause 12.(b). Of course, this is one of the perils of amending a bill, because you dismantle certain things—and I am not suggesting that is good or bad, it is just a fact—but here the possibility arises that the administrator might identify something for this committee to do and nobody would be able to give that task to it.

Mr. Kroeger indicated that this might encompass a meeting with a Cabinet committee. Well, there is certainly no need for an act of Parliament to arrange a meeting with a Cabinet meeting. That is something anybody can do, provided the Cabinet committee wants to meet with them. Therefore, I do not know what is meant by these three words "grain transportation policy".

Generally speaking, the word "policy" is regarded as a matter of some significance. A change in policy can change the direction of a particular program; it can assign additional specific responsibilities. So I think we might have a situation here where even if new responsibilities were identified for the

[Traduction]

M. Thompson: Tout d'abord, (f) accorde à l'administrateur le seul pouvoir d'examiner. Cet alinéa particulier n'accorde à personne le pouvoir de donner une nouvelle tâche à qui que ce soit et l'administrateur pourrait même examiner le rôle du comité si le comité ne voulait pas qu'il le fasse. Le mot «consultation» signifie qu'il va tout simplement mettre le comité au courant de ce qu'il fait.

M. Mazankowski: Il n'y a donc pas nécessairement consentement.

M. Thompson: Absolument pas.

M. Mazankowski: Alors, c'est tout différent. Pourriez-vous expliquer les relations qui existent entre l'alinéa (a) et l'alinéa (f) en ce qui concerne la consultation par rapport au consentement?

M. Thompson: Dans le cas de l'alinéa (a), le consentement du comité—et je suppose que cela veut dire que la majorité des membres votent à n'importe quelle réunion—est une condition strictement nécessaire pour que l'administrateur mène des études à moins qu'il ne reçoive du ministre l'ordre de le faire. Comme je l'ai signalé plus tôt, on peut contourner cet obstacle en recourant à l'alinéa 17.(1)(b), mais lorsqu'on arrive à l'alinéa (f), le mot «consultation» ne veut pas dire qu'il doive obtenir l'approbation de qui que ce soit et, deuxièmement, s'il effectue son examen, celui-ci peut être aussi simple ou aussi compliqué qu'il voudra et il n'a pas à faire quoi que ce soit après avoir réalisé l'examen. Cette disposition ne l'oblige pas à communiquer les résultats de son examen à qui que ce soit. Elle n'oblige personne à agir à l'égard des examens sur lesquels il fait rapport.

Par conséquent, ramenée à l'essentiel, cette disposition particulière est très limitée et, alors même que l'administrateur découvrirait de nouveaux rôles excitants à faire jouer par le comité dans la politique du transport du grain, je ne vois pas comment ces nouveaux rôles pourraient être communiqués au comité à la suite de la radiation de la disposition 12.(b). Bien sûr, c'est là un des risques auxquels on s'expose lorsqu'on modifie un projet de loi, puisque l'on fait disparaître certaines choses—et je ne dis pas que ce soit bon ou mauvais, c'est tout simplement un fait—mais nous avons ici la possibilité que l'administrateur identifie une façon dont le comité pourrait agir sans que personne puisse lui confier cette tâche.

Monsieur Kroeger a évoqué à ce sujet la possibilité d'une rencontre avec un comité du Cabinet. Il n'est certes aucun besoin d'une loi du Parlement pour organiser une rencontre avec un comité du Cabinet. C'est quelque chose que peut faire n'importe qui, à condition que le comité du Cabinet désire rencontrer cette personne. C'est pourquoi je ne sais pas ce que veut dire l'expression «politique du transport du grain».

En général, le mot «politique» est considéré comme une question d'importance. Un changement de politique peut modifier l'orientation d'un programme particulier; il peut affecter des fonctions particulières additionnelles. Je pense donc que nous nous trouvons ici dans une situation où, alors même que des responsabilités nouvelles pour le comité seraient

[Text]

committee by the administrator, the committee could not be given those responsibilities.

Mr. Mazankowski: What would happen to that subclause if you were to remove the words "identifying means" and that would mean with a view to strengthening that role.

The Chairman: You would have to take out "of" as well—"identifying means of".

Mr. Mazankowski: Yes. As I see it, all he really does on his own is review the committee with respect to its role in the formulation of transportation policy, identify areas in which that part of their functions and duties could be enhanced, but really nothing beyond that. If the words "identifying means of" were removed, what would that do to the clause, if anything?

Mr. Thompson: It could mean that he could make a recommendation to the minister to reduce the role of the committee in grain transportation policy.

Mr. Mazankowski: To reduce.

• 1155

Mr. Thompson: He is now limited to finding ways that would strengthen that role.

Mr. Mazankowski: Yes.

Mr. Thompson: If you take out those words of limitation, he could recommend ways to weaken the committee.

Mr. Mazankowski: I see. I am glad I asked that question.

The Chairman: Question?

Mr. Mazankowski: Through you, Mr. Chairman, Mr. Thompson, do you see any conflict between the thrust of that as compared to the duties and functions that we granted to the committee under Clause 12 yesterday, which basically makes the committee a body that provides advice and recommendations? Here we are sort of going through . . . at least it appears to be an attempt to evolve this committee into a policy-making body. Do you see that as a transition in the role and the function of the committee? The clause may not yield that, but it seems to be what the intent of the clause is. Do you agree with that?

Mr. Thompson: I think the paragraph is somewhat inconsistent with the narrow duties and functions set out in Clause 12 as amended. I think the paragraph was also put in here as a sort of miscellaneous vestige of the Gilson process.

Mr. Mazankowski: If the clause were deleted, in your view would it enhance or reduce the role of the Senior Grain Transportation Committee in evolving policy direction to fulfil the objectives of this bill?

Mr. Thompson: Probably neither. There is a conflict in Clause 17.(1)(f), in my opinion. You are asking one part of this team to find ways to strengthen his partner. Human nature being what it is, the administrator will gather unto himself greater policy influence in the matter of grain transportation policy.

[Translation]

identifiées par l'administrateur, le comité ne pourrait pas se faire confier ces responsabilités.

M. Mazankowski: Qu'arriverait-il à ce sous-alinéa si nous devions radier les mots «déterminer les moyens» et que l'objectif visé soit de renforcer ce rôle?

Le président: Il faudrait aussi radier «de», soit de «déterminer les moyens».

M. Mazankowski: Oui. Selon moi, tout ce qu'il fait de sa propre initiative, c'est d'examiner le comité quant au rôle joué par celui-ci dans la formulation de la politique du transport, d'identifier les secteurs où cette partie des fonctions du comité pourrait être renforcée, mais rien de plus. Si les mots «de déterminer les moyens» étaient enlevés, qu'est-ce qui serait changé dans la clause, si changement il y a?

M. Thompson: Cela pourrait vouloir dire qu'il pourrait faire une recommandation au ministre pour que soit réduit le rôle du comité dans la politique du transport du grain.

M. Mazankowski: Réduit.

M. Thompson: Il est actuellement limité à déterminer les moyens de renforcer ce rôle.

M. Mazankowski: Oui.

M. Thompson: Si vous enlevez ces mots limitatifs, il pourrait recommander d'affaiblir le Comité.

M. Mazankowski: Je vois. J'ai bien fait de poser cette question.

Le président: Question?

M. Mazankowski: Par votre intermédiaire, monsieur le président, monsieur Thompson, voyez-vous un conflit entre cette orientation et les fonctions que nous avons accordées au Comité en vertu de la clause 12 hier, celle-ci faisant fondamentalement du Comité un organisme qui fournit des conseils et des recommandations. De quelle manière, nous procédons actuellement . . . du moins cela semble une tentative visant à transformer ce Comité en un organisme décisionnel. Voyez-vous cela comme une transition dans le rôle et les fonctions du Comité? Peut-être la clause n'accorde-t-elle pas cela, mais il semble que cela en soit l'esprit. Êtes-vous d'accord?

M. Thompson: Je pense que l'alinéa n'est pas très conforme à la faiblesse des fonctions que formule la clause 12 modifiée. Je pense que l'alinéa trouve aussi sa place à cet endroit comme une espèce de vestige varié de l'étude Gilson.

M. Mazankowski: Si la clause était retirée, selon vous cela renforcerait-il ou réduirait-il le rôle joué par le Comité supérieur du transport du grain dans la formulation de la politique devant réaliser les objectifs de ce projet de loi?

M. Thompson: Ni l'un ni l'autre, probablement. Il existe un conflit dans la clause 17.(1)(f), selon moi. Vous demandez à une partie de cette équipe de trouver des moyens de renforcer son partenaire. La nature humaine étant ce qu'elle est, l'administrateur s'accordera à lui-même une plus grande influence sur la politique relative au transport du grain.

[Texte]

Mr. Mayer: Mr. Chairman, could I ask a question? One of the things Mr. Thompson touched on makes sense to me: that when you start taking out sections of a bill, it may or may not detract from the ability of a bill to carry out the intentions the government or the department saw.

If I could ask Mr. Kroeger: What was the intention the government had in putting in Clause 17.(1)(f) in the first place? What did you accomplish? In light of what you have heard in the exchanges that have gone on, does that cause problems for the intentions of what you hoped to accomplish under the bill if paragraph (f) is removed?

Mr. Kroeger: Well, during the Gilson process of three or four months, a kind of rough sketch was done of the possible functions of this committee. Then, during the CCA task force, some additional work was done on the role of the committee. That is about as far as we got.

It was thought to be quite possible that with more time and more experience, some additional possibilities could emerge. If you want to underline the desirability of having maximum decision-making about grain transportation centred in western Canada and not in Ottawa, then one way of doing that is to underline that this committee is important and that indeed maybe it can do more than is defined for it right now.

So the logic of including Clause 17.(1)(f) is to indicate that perhaps ways can be found.

• 1200

Mr. Mayer: What was the intention of using the word "policy"? If my observations or recollections are correct, this is the first time we have seen the Senior Grain Transportation Committee referred to as a policy-making body. Previous to that it has been a systems participant, kind of a court made up of peers, if you will. This is the first time we have seen the word "policy".

What did you have in mind when you picked the word "policy"? Why would you not have said as a means to identifying ways of strengthening the role of the committee on a day-to-day or an operational basis—rather than a policy, which implies something in the future and looking down the road?

Mr. Kroeger: I am going to make a guess at that one because I was not personally a participant in some of the discussions. In earlier meetings of this committee we have talked about the senior committee that exists now. That started out as a forum in which railway presidents and wheat pool presidents and people like that met to discuss some fairly major issues. Over the years that committee has become rather more technically oriented, the level of representation has dropped... My understanding is that it deals now with a lot more nuts and bolts matters. One can rely on the dynamics of the system in the west to give the supposed senior committee lots to talk about in terms of last month's problem and next month's outlook. That kind of operational pressure might tend to submerge some of the broader policy issues...

[Traduction]

M. Mayer: Monsieur le président, j'aimerais poser une question. M. Thompson a mentionné un point que je trouve sensé: lorsqu'on commence à retirer des parties d'un projet de loi, cela peut réduire ou non l'aptitude d'un projet de loi à réaliser les intentions du gouvernement ou du ministère.

J'aimerais poser la question suivante à M. Kroeger: Quelle était l'intention du gouvernement lorsqu'il a mis en place la clause 17.(1)(f)? Qu'est-ce qui a été réalisé par cette clause? D'après ce qui a été dit, au cours du débat, cela soulève-t-il des problèmes en ce qui concerne les réalisations escomptées par le moyen du projet de loi si l'alinéa (f) est retiré?

M. Kroeger: Au cours des trois ou quatre mois qu'a duré le travail du comité Gilson, il s'est dégagé une ébauche générale des fonctions possibles de ce Comité. Puis, avec le groupe de travail CCA, des précisions ont été apportées au rôle possible du Comité. Nous en sommes restés là, à peu près.

On a pensé qu'il était fort possible que, avec le temps et l'expérience, de nouvelles possibilités puissent surgir. Si l'on désire souligner l'opportunité de centrer dans l'ouest canadien plutôt qu'à Ottawa le maximum de pouvoirs décisionnels au sujet du transport du grain, un des moyens de le faire, c'est de mettre en relief l'importance de ce Comité et de signaler que, effectivement, il peut faire beaucoup plus que ce qui est défini en son égard pour l'instant.

La justification de la clause 17.(1)(f) c'est donc d'indiquer que des moyens pourraient peut-être être trouvés.

M. Mayer: Quel était le but visé par l'utilisation du mot «politique». Si mes observations ou mes souvenirs sont exacts, c'est la première fois que nous voyons une allusion au Comité supérieur du transport du grain considéré comme organisme décisionnel. Jusque-là, il s'agissait d'un participant, d'une espèce de cour constituée de pairs, si l'on veut. C'est la première fois que nous voyons surgir le mot «politique».

A quoi songiez-vous lorsque vous avez choisi le mot «politique»? Pourquoi ne pas avoir parlé des moyens de renforcer le rôle que joue le Comité dans son travail journalier ou sur le plan opérationnel—plutôt que de parler de politique, ce qui suppose un avenir assez lointain?

M. Kroeger: Je vais être obligé de faire une hypothèse à ce sujet car je n'ai pas participé moi-même à toutes les discussions. Lors des premières réunions de ce Comité, nous avons parlé du Comité supérieur qui existe déjà. Cela a commencé comme une tribune où les présidents des chemins de fer et les présidents des Pools de blé et d'autres personnes semblables se réunissaient pour débattre des questions assez importantes. Avec les années, ce Comité a pris une orientation plutôt technique, le niveau de représentation a baissé... Je crois savoir qu'il traite maintenant de questions beaucoup plus détaillées. On peut compter que la dynamique du système qui existe dans l'Ouest donnera au Comité supérieur envisagé beaucoup de matière à entretiens au sujet des problèmes du mois dernier et des perspectives du mois prochain. Ce genre de

[Text]

Mr. Mayer: Such as?

Mr. Kroeger: —that are in play in grain transportation. In other words, the fact that the necessary cars did not arrive at Portage la Prairie in a particular week and this made a lot of people angry might cause a lot of attention to be focused on why that incident happened as opposed to how the system that allows that kind of thing to happen works. It is the difference between the specific and the general.

Hence, there may be some logic in flagging that this committee is to deal with more than nuts and bolts—and that is not an uncontested proposition because, reading the transcripts of this committee's meeting in western Canada, I believe I saw that Mr. Turner of the Saskatchewan Wheat Pool said that there was no way this committee ought to be dealing with policy matters. I believe his view is that it is a technical body. That, however, is not the view of some of the other organizations that were consulted, nor, I think, is it the view that is reflected in the Central Co-ordinating Agency Task Force. It is supposed to be more than a technical committee.

Mr. Mayer: I have just one comment. It does not really clarify . . .

The Chairman: The question was three.

Mr. Mayer: I beg your pardon?

The Chairman: Please proceed.

Mr. Mayer: I think this is a very useful discussion, Mr. Chairman, but I guess the word "policy" still is not really clear in my mind because if we are talking about six months or some period of time like that that would seem to me to be nuts and bolts. If you are talking about policy, the policy to me would be very simple, and that is to have an efficient system with the least cost and reliable grain transportation for the producer. I think that would be the underlying philosophy or policy of what the committee would be attempting to do.

If you are talking about policy in terms of identifying means to bring about those objectives, then I would suggest that that really is not policy. That is maybe long-range or short-range structural policy, but not really policy. So I am still not really clear in my mind what the word "policy" would strictly mean, Mr. Chairman.

I appreciate Mr. Kroeger's remarks because they help me at least clarify some of the thinking. I would agree with him in the sense that we need to strengthen the ability to have autonomous decision-making bodies in the west when they are reflective of concerns not exclusively but very much predominantly in the west. I would certainly agree with that; but it still does not really clarify for me what the department means, or what the government meant, by "policy" in this particular case, Mr. Chairman.

[Translation]

pressions opérationnelles pourrait avoir tendance à faire oublier certaines des grandes questions de politique . . .

M. Mayer: Par exemple?

M. Kroeger: . . . qui se posent au sujet du transport du grain. En d'autres termes, le fait que les wagons nécessaires ne sont pas arrivés à Portage la Prairie telle semaine et que cela a mis en colère bien des gens, ce qui pourrait faire qu'on recherche longtemps les raisons de l'incident plutôt que de se pencher sur le fonctionnement du système qui fait que des choses de ce genre arrivent. C'est la différence entre le particulier et le général.

On est donc peut-être justifié de signaler que ce Comité doit s'occuper d'autres choses que des détails—mais cette affirmation ne reste pas incontestée puisque, en lisant le procès-verbal de la réunion par ce Comité dans l'Ouest canadien, il me semble avoir lu que, selon M. Turner, du Pool du blé de la Saskatchewan, ce Comité ne devrait en aucun cas s'occuper des questions de politique. Je pense que, selon lui, il doit s'agir d'un organisme technique. Ce n'est toutefois pas là l'opinion de certaines des autres organisations qui ont été consultées ni, je pense, celles qui traduit le Groupe de travail de l'organisme central de coordination. Le Comité n'est pas censé être seulement un Comité technique.

M. Mayer: Je n'ai qu'un seul commentaire à présenter. Il n'éclaire pas vraiment . . .

Le président: C'était trois, selon la question.

M. Mayer: Je vous demande pardon?

Le président: Allez-y.

M. Mayer: Je pense que le présent débat est d'une grande utilité, monsieur le président, mais je trouve que le mot «politique» n'est toujours pas clair car, si nous parlons de six mois ou d'une période semblable, il me semble qu'il s'agit de détail. Si nous parlons de politique, la politique, d'après moi, serait très simple et c'est de disposer d'un système efficace, le moins cher possible et fournissant d'une manière sûre le transport du grain du producteur. Je pense que ce serait là la philosophie ou la politique sous-jacente du travail du Comité.

Si, en parlant de politique, on pense à la détermination des moyens de réaliser ces objectifs, il me semble qu'il ne s'agit plus de politique. C'est peut-être une politique structurelle à long terme ou à court terme, mais ce n'est pas vraiment la politique. Je ne vois donc toujours pas très bien ce que désigne au sens strict le mot «politique», monsieur le président.

Je sais gré à M. Kroeger de ses observations car elles m'aident à comprendre quelque peu le but poursuivi à l'origine. Je suis d'accord avec lui pour penser qu'il nous faut renforcer l'aptitude à nous doter d'organismes décisionnels autonomes dans l'Ouest puisque ces organismes traduisent des préoccupations qui ne sont pas exclusivement mais qui sont surtout celles de l'Ouest. Cela, j'en conviens volontiers; mais cela ne m'aide toujours pas à mieux comprendre ce que veut dire le ministère ou le gouvernement, par le mot «politique» dans ce cas particulier, monsieur le président.

[Texte]

[Traduction]

• 1205

Thank you very much.

The Chairman: Mr. Kroeger.

Mr. Kroeger: For policy statements to be useful, they have to get beyond motherhood. Consequently, to say that your policy objective is an efficient grain transportation system—sure; who could be against that? You have to get on to some of the means of translating that into reality. For example, a policy decision was made to place a certain number of branch lines in the guaranteed network to the year 2000. It would require a policy decision to undo that; and you could have quite a lot of rather broad debate about whether undoing that was a good idea. For example, in return for taking a high-cost line out of the guaranteed network, you would put in place a trucking subsidy program for five years . . . something of that character. Those sorts of decisions have important policy implications, and they are quite distinguishable from discussions about how many cars are allocated to a particular point in a particular week.

That is the kind of distinction I am establishing when I talk about “policy”. Policy has to come off the generality and come really into the means of achieving what you have said you want to do.

The Chairman: In other words, you are talking about rearing the child.

Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Thank you.

Mr. Chairman, I would like to ask Mr. Thompson one question. If (f) were to be deleted, would it be his view that the minister could still call upon the administrator to review the role of the committee with a view to strengthening the role of that committee in terms of transportation policy?

Mr. Thompson: Yes.

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you.

Question, which is to delete paragraph (f), lines 41 to 44.

Mr. Benjamin: 45.

The Chairman: If you take out the word “and”, you have problems with the syntax for (g). So it is 44.

Amendment agreed to.

Mr. Mazankowski: Benjamin is contributing to the passage of this bill. I thought they were going to fight it right down to the wire.

The Chairman: Clause 17.(1)(g).

I have a question on that one, if I may put it. Is there not an implicit conflict between paragraph (g) and the definition of “railway companies” in the definition clause of this bill? It seems to me there is an implicit limitation with the use of the word “between” to only two railway companies, whereas the

Merci beaucoup.

Le président: Monsieur Kroeger.

M. Kroeger: Pour que la formulation des politiques soit utile, il faut qu'elle dépasse le plan le plus général. Par conséquent, dire que l'objectif en matière de politique c'est un système efficace de transport du grain, bien sûr; qui pourrait s'opposer à cela? Il faut en venir à certains des moyens de traduire cela dans la réalité. Par exemple, une décision de politique a été prise de placer un certain nombre d'embranchements dans le réseau garanti jusqu'à l'an 2000. Il faudrait une décision de politique pour renverser cela; et les débats pourraient être assez généraux quant à savoir s'il est souhaitable ou non de renverser une telle décision. Par exemple, en échange de l'enlèvement d'un embranchement très coûteux du réseau garanti, on pourrait créer un programme de subventions au camionnage pour une durée de cinq ans—ou quelque chose du genre. Les décisions de ce genre ont des incidences importantes sur les politiques et il est assez facile de les distinguer des débats sur le nombre des wagons qui sont affectés à un endroit particulier au cours d'une semaine donnée.

C'est là le genre de distinction que j'établis lorsque je parle de «politique». La politique doit sortir des généralités et passer vraiment aux moyens de réaliser ce qu'on veut faire.

Le président: En d'autres termes, vous passez de la maternité à l'éducation des enfants.

Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Merci.

Monsieur le président, il y a une question que j'aimerais poser à M. Thompson. Si l'alinéa f) était radié, selon lui, le ministre pourrait-il encore demander à l'administrateur d'examiner le rôle du Comité en vue de renforcer le rôle joué par celui-ci dans la politique du transport?

M. Thompson: Oui.

M. Mazankowski: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci.

Question visant à radier l'alinéa f), lignes 41 à 44.

M. Benjamin: Quarante-cinq.

Le président: Si vous enlevez le mot *and*, vous allez vous retrouver avec des problèmes de syntaxe à l'égard de g). C'est donc 44.

L'amendement est accepté.

M. Mazankowski: M. Benjamin contribue à l'adoption de ce projet de loi. J'aurais cru qu'ils allaient s'y opposer jusqu'à la fin.

Le président: Article 17.(1)g).

J'ai une question à poser à ce sujet, si vous me le permettez. N'existe-t-il pas un conflit implicite entre l'alinéa g) et la définition des «compagnies de chemins de fer» dans l'article des définitions de projet de loi? Il me semble qu'il existe une limitation implicite du fait de l'application du mot «entre» à

[Text]

definition says Canadian National, Canadian Pacific, and "any other" railway company.

Mr. Kroeger: Mr. Chairman, I think I once checked the usage of "between" in *Fowler's Modern English Usage*, and it does not necessarily limit it to two people.

The Chairman: It does not.

Mr. Kroeger: So "between" does not necessarily mean two railways.

The Chairman: Mr. Thompson.

• 1210

Mr. Thompson: The other explanation might be that at any given time the reciprocal or other arrangements would be between two companies, although globally you might have a group of more than two companies' having reciprocal arrangements.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, could someone explain what is actually meant by reciprocal and other arrangements, either Mr. Thompson, Mr. Lefebvre, or Mr. Kroeger, just for the record. There is an assumption on our part, but since we are involved in technical jargonese and a number of eight-cylinder words that crop up from time to time, I thought perhaps it might be important to have it clearly on the record as to what is meant by reciprocal and other arrangements; and also, how one would promote, and whether promoting is adequate in terms of achieving or fulfilling the objectives of the act—namely, to facilitate the movement of grain.

Mr. Thompson: Mr. Chairman, perhaps I could make a preliminary observation on this. I believe that what is meant here are arrangements between railway companies, the most prominent type of such arrangement being that the railway of one company would operate over the lines of another company, either for a temporary period or for the carriage of only one kind of traffic, for example. These arrangements are frequently entered into between railway companies by virtue of agreements or contracts, but I am unable to find in the current set of statutes any explicit power by anyone, including the CTC, to order that the railway of one company will operate over the lines of another.

This particular provision of reciprocal and other arrangements should not be confused with the situation where one railway company is obliged by law to interchange traffic with another railway company at certain junctions of their railways. That is provided for in the Railway Act. I am not sure whether those provisions in the Railway Act would have any application in this bill, but I am unable to find any power that anyone has to actually order reciprocal operation of one line over the line of another against their will, if you like.

[Translation]

deux compagnies de chemins de fer seulement, alors que la définition englobe les Chemins de fer nationaux, le Canadien pacifique et toute autre compagnie de chemins de fer.

Mr. Kroeger: Monsieur le président, il me semble avoir déjà vérifié l'utilisation du mot *between* dans *Fowler's Modern English Usage* et trouvé que l'application ne s'en limite pas nécessairement à deux personnes.

Le président: C'est vrai.

Mr. Kroeger: Par conséquent, «entre» ne désigne pas nécessairement deux compagnies de chemins de fer.

Le président: Monsieur Thompson.

Mr. Thompson: L'autre explication serait peut-être qu'à tout moment les accords de réciprocité et autres se feraient entre deux compagnies, même si globalement parlant il pourrait y avoir un groupe composé de plus de deux compagnies qui aient conclu des accords de réciprocité.

Mr. Mazankowski: Monsieur le président, afin que cela soit bien clair, MM. Thompson, Lefebvre ou Kroeger pourraient-ils nous expliquer ce qu'il faut entendre par l'expression «accords de réciprocité et autres»? Nous avons quelques petites idées là-dessus, mais puisque nous nous sommes plongés dans le jargon technique et que surviennent de temps à autre des mots assez complexes, j'ai pensé que ce serait une bonne chose que figure au procès-verbal une explication de ce que signifient ces accords de réciprocité et autres. J'aimerais par ailleurs savoir comment quelqu'un ferait pour promouvoir ces accords et si l'idée de tout simplement les promouvoir est suffisante eu égard aux objectifs du projet de loi, à savoir faciliter le transport du grain.

Mr. Thompson: Monsieur le président, je pourrais peut-être faire une observation préliminaire à ce sujet. Selon moi, il s'agit ici d'arrangements conclus entre compagnies de chemin de fer, les arrangements les plus courants étant ceux qui permettent à une compagnie d'utiliser les lignes ferroviaires d'une autre, soit pour une période limitée, soit pour le transport, par exemple, d'une seule marchandise. Des arrangements de ce genre sont souvent conclus entre compagnies de chemin de fer dans le cadre d'accords ou de contrats, mais je ne trouve rien dans les textes réglementaires existants qui accorde à quiconque, y compris la CCT, le pouvoir d'ordonner à une compagnie de chemin de fer d'utiliser les lignes ferroviaires d'une autre.

Cette disposition portant sur des accords de réciprocité et autres ne doit pas être confondue avec ce qui se passe dans les situations où une compagnie de chemin de fer est obligée, de par la loi, à échanger des marchandises ou du trafic avec une autre compagnie de chemin de fer à certains points de croisement ou de recoupement de leurs lignes. La Loi sur les chemins de fer prévoit justement ce genre de choses. Je ne sais pas si ces dispositions contenues dans la Loi sur les chemins de fer auraient une incidence sur le projet de loi dont nous sommes saisis, mais je n'ai encore trouvé aucun texte réglementaire qui permette à quelqu'un d'ordonner à une compa-

[Texte]

I do not know, quite frankly, what the expression "other arrangements" might include. I would be interested to know what it means, because I do not know.

The Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Thompson, have you any examples of existing reciprocal arrangements, or an example that could help the committee identify the practice as having taken place? Has it ever occurred in respect to grain?

Mr. Thompson: It has occurred as the result of a series of negotiations, ministerial interventions and quid pro quos in Alberta a number of years ago involving CN and CP. I guess it was that particular case that brought to the attention of the CTC the fact that it did not have explicit power to order this kind of reciprocal activity.

Now in a more general sense there is reciprocal activity that takes place voluntarily between the railway companies in the event that one has a landslide or a rockslide, or whatever, or that they have a major accident, and they will operate over the lines of another company. This is the subject of an agreement for which there was compensation.

Also, for example in the Detroit tunnel, there are a series of agreements between railway companies for running rights. I believe, for example, that Canadian Pacific has running rights through the tunnel by virtue of an agreement with the Chesapeake & Ohio, which in turn has a master agreement with Conrail.

Now in the event that one railway company wishes to operate over the lines of another, it may do so without the permission of that other company. This is an extraordinary provision, and in the event they cannot agree on compensation, there are provisions under Section 134 of the Railway Act for the commission to fix them.

• 1215

Mr. Mazankowski: I am trying to relate this to the movement of grain, Mr. Thompson. If this objective were to be fulfilled, would it be fair to assume that possibly you could see CP trains running on CN track up to Churchill and CP trains running on CN track up to Prince Rupert? Is that really what would be envisioned in this?

Mr. Thompson: No, in this proposal here the verb is the word promote.

Mr. Mazankowski: No, but . . . oh, all right, fine.

Mr. Thompson: That has no binding effect, of course.

[Traduction]

gnie d'utiliser contre son gré les lignes de chemin de fer d'une autre compagnie.

Je dois vous dire, bien franchement, que je ne sais pas ce que pourraient recouvrir ces «accords autres». J'aimerais bien savoir ce que cela signifie, mais je n'en sais rien.

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur Thompson, pourriez-vous nous donner des exemples d'accords de réciprocité existants, ou un exemple qui démontrerait au Comité que l'on a déjà recouru à cette pratique? A-t-on déjà conclu pareils accords pour le grain?

M. Thompson: Cela s'est produit suite à toute une série de négociations, d'interventions ministérielles et de quipropos en Alberta il y a plusieurs années. Y étaient concernés le CN et le CP. Et il me semble que c'est justement cette affaire-là qui a démontré à la CCT qu'elle ne disposait pas explicitement du pouvoir nécessaire pour ordonner la conclusion de pareils accords de réciprocité.

De façon plus générale, il existe entre les compagnies de chemin de fer des ententes de réciprocité en vertu desquelles en cas de glissement de terrain, d'éboulement ou d'accident majeur, une compagnie peut emprunter les lignes de chemin de fer d'une autre compagnie. Dans le cadre de pareils accords il y a une compensation.

Prenez également l'exemple du tunnel de Détroit. Il existe toute une série d'accords que les compagnies de chemin de fer ont conclus entre elles pour ce qui est des droits de passage. Je pense notamment que le Canadien Pacifique a des droits de passage pour ce tunnel en vertu d'un accord conclu avec la *Chesapeake & Ohio*, qui a, à son tour, conclu un accord d'ensemble avec *Conrail*.

Si une compagnie de chemin de fer souhaite emprunter les lignes d'une autre, elle peut le faire sans devoir au préalable en obtenir la permission auprès de cette autre compagnie. Il s'agit là d'une disposition tout à fait extraordinaire, et si dans un cas donné les responsables des compagnies ne parviennent pas à s'entendre sur la compensation, l'article 134 de la Loi sur les chemins de fer contient des dispositions qui permettent à la Commission de fixer le niveau de la compensation.

M. Mazankowski: Monsieur Thompson, j'essaie de rattacher cela à la question du transport du grain. Si l'on voulait atteindre cet objectif, serait-il juste de supposer que nous pourrions voir des trains de la CP utiliser des lignes de la CN jusqu'à Churchill, et des trains du CP utiliser des lignes de la CN jusqu'à Prince Rupert? Est-ce ce genre de chose que vous envisageriez?

M. Thompson: Non. C'est le mot «promouvoir» qui figure dans le texte de cette proposition.

M. Mazankowski: Non, mais . . . D'accord.

M. Thompson: Cela n'a, bien sûr, aucun caractère obligatoire.

[Text]

Mr. Mazankowski: But assuming that the word promote were removed and something more in the form of a directive were put in, that would be the result of it . . .

Mr. Thompson: Yes.

Mr. Mazankowski: —that you could see the kind of situation that I just described?

Mr. Thompson: That is right.

Mr. Mazankowski: But as far as you are concerned, the word promote really renders that clause meaningless, other than that one could go through the gestures of promoting without having any residual power to enforce it.

Mr. Thompson: I guess it would be understood that the administrator would promote measures to facilitate the efficient movement of grain and among those some might, under certain circumstances, be reciprocal on other arrangements between companies.

I do not think this clause is necessary. I do not think it does any harm but I do not think it is necessary, because surely this is part of the kind of work that the administrator would do anyway.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I will have an amendment to move . . .

The Chairman: Yes.

Mr. Mazankowski: —in connection . . .

Mr. Flis: Could I have a supplementary on the same line of questioning?

Mr. Mazankowski: Certainly. I just wanted to serve notice that I would have an amendment . . .

The Chairman: I have notice on the three amendments.

Mr. Mazankowski: —on the basis of the exchange with Mr. Thompson. It is a very intriguing concept. It could provide some excitement.

Mr. Flis: On the exchange it came out that this clause or this paragraph—subparagraph—may not be very necessary or important. But I would like Mr. Thompson's opinion, is it not in keeping with the overall theme of the bill and especially Clause 48, under the tariffs, where it says that:

A railway company may, in respect of any crop year, include in its tariff a rate in respect of a joint line movement that is higher than that provided by section 43

—etc. It seems to me that there is this running theme, rather than forcing the railways into this kind of joint reciprocal arrangement, to promote it and encourage it.

The Chairman: Mr. Thompson.

Mr. Thompson: I am not sure that there is any real linkage between Section 48 and this provision. All one should under-

[Translation]

M. Mazankowski: Mais si l'on remplaçait le mot «promouvoir» par quelque chose qui correspondrait davantage à une directive, ce serait là le résultat . . .

M. Thompson: Oui.

M. Mazankowski: . . . c'est-à-dire que l'on pourrait voir le genre de situation que je viens de décrire, n'est-ce pas?

M. Thompson: C'est exact.

M. Mazankowski: Mais selon vous, le mot «promouvoir» enlève toute signification à cet article, car l'on pourrait prendre des mesures de promotion, mais on ne disposerait pas du pouvoir nécessaire pour faire adopter des accords de ce genre.

M. Thompson: Je suppose qu'il faudrait entendre par là que l'administrateur serait chargé de promouvoir des mesures visant à faciliter le transport efficace du grain, mesures au nombre desquelles pourraient figurer, dans certaines circonstances, des accords de réciprocité et autres conclus entre compagnies.

Je ne pense pas que cet article soit nécessaire. Je ne pense pas qu'il soit néfaste, mais je ne crois pas qu'il soit nécessaire, car ce qu'il préconise fait de toute façon partie du genre de travail qui reviendrait normalement à l'administrateur.

M. Mazankowski: Monsieur le président, j'aurais un amendement à proposer . . .

Le président: Oui.

M. Mazankowski: . . . relativement à . . .

M. Flis: Puis-je poser une question supplémentaire, toujours à ce même sujet?

M. Mazankowski: Certainement. Je voulais tout simplement vous avertir que j'aurais un amendement à proposer . . .

Le président: Jusqu'à présent, trois personnes m'ont fait part de leur intention de présenter un amendement.

M. Mazankowski: . . . amendement qui découle de l'échange que j'ai eu avec M. Thompson. C'est un concept fort intrigant. Cela pourrait être très excitant.

M. Flis: L'échange a révélé que cet article ou cet alinéa, voire ce sous-alinéa, n'est peut-être pas nécessaire ni même important. J'aimerais cependant connaître l'opinion de M. Thompson. Cet article ne cadre-t-il pas avec le thème d'ensemble du bill et notamment avec l'article 48, qui porte sur les tarifs et qui dit:

Une compagnie de chemin de fer peut, pour une campagne agricole, inclure dans son tarif un taux pour les mouvements du grain sur ligne conjointe supérieure à celui que prévoit à l'article 43

etc. Il me semble que le le motif du bill c'est le désir non pas d'obliger les compagnies de chemin de fer à conclure ce genre d'accord de réciprocité, mais plutôt de le promouvoir et de l'encourager.

Le président: Monsieur Thompson.

M. Thompson: Je ne suis pas certain qu'il y ait un réel lien entre l'article 48 et cette disposition-ci. Tout ce qu'il y a à

[Texte]

stand here, of course, is that there is no power in the hands of the administrator or anybody else to require a company to operate over the line of another company. If that is the wish of the government and the committee, that is what they will do. I simply point out that the word promote here should be understood to mean nothing more than, I suppose, the word encourage, but it has no legal effect whatsoever.

The Chairman: Mr. Lefebvre, were you going to comment on the term "other arrangements"?

Mr. Kroeger.

Mr. Kroeger: Mr. Chairman, I think it might be useful to the committee if David Hackston, of the CTC, were to say a few words about this subject.

The Chairman: Mr. Hackston.

Mr. D.C. Hackston (Executive Director, Traffic and Tariffs, Canadian Transport Commission): The subject of reciprocal arrangements was the topic of considerable discussion at the rates task force. Certainly at the rates task force the reciprocal arrangements that were thought about were the types of reciprocal arrangements that Mr. Thompson has already mentioned that already exist in Alberta. There, briefly, Canadian National originates some traffic on lines in southern Alberta, and to save their hauling it up through Edmonton and then back down to Vancouver, and CP originating traffic in northern Alberta and not having to haul it down to Calgary and then out to Vancouver, there is an agreement entered into whereby CP receives the traffic, I guess it is at Calgary, from CN and takes it to Vancouver, and similarly CN receives the traffic from CP at Edmonton and takes it to Vancouver. So it is in the line of fostering efficiency and cutting down on excessive haul that the reciprocal agreements are in existence now. That is what we considered at the rates task force.

• 1220

As to the other arrangements, quite frankly, I do not really know what to say about that. I think it is just the possibility that the reciprocal arrangement is not the only avenue and to leave some scope in there to cover something else which might come up.

Mr. Mayer: Such as?

The Chairman: Thank you, Mr. Hackston.

Mr. Mayer: Can I have a supplementary on that, Mr. Chairman?

The Chairman: "Such as", I think Mr. Mayer said.

Mr. Mayer: You said something else which might come up besides a reciprocal arrangement, and I asked: Such as? What do you envisage, or what did the department mean when it said "other arrangements"?

[Traduction]

comprendre, bien sûr, c'est que personne, y compris l'administrateur, n'a le pouvoir d'exiger d'une compagnie qu'elle utilise les lignes d'une autre compagnie. Si c'est ce que souhaite le gouvernement et le Comité, c'est ce qui se passera. Tout ce que je tiens à souligner, c'est que le mot «promouvoir» ne doit pas être interprété comme signifiant autre chose que cela, que le fait d'encourager ce genre de chose. Cela ne veut rien dire juridiquement parlant.

Le président: Monsieur Lefebvre, avez-vous des commentaires à faire au sujet du mot «autres»?

Monsieur Kroeger.

M. Kroeger: Monsieur le président, il me semble qu'il serait utile pour le Comité que David Hackston, de la CCT, fasse quelques remarques à ce sujet.

Le président: Monsieur Hackston.

M. D.C. Hackston (directeur administratif, Trafic et tarifs, Commission canadienne du transport): Le groupe de travail chargé d'étudier les tarifs a beaucoup discuté des accords de réciprocité. Et les accords de réciprocité sur lesquels s'est penché le groupe de travail étaient des accords du genre de ceux dont a parlé M. Thompson, et qui existent déjà en Alberta. Pour vous l'expliquer en quelques mots, le Canadien National prend des marchandises sur des lignes qu'il a dans le sud de l'Alberta. Pour que le CN n'ait pas à remonter ces marchandises jusqu'à Edmonton pour ensuite redescendre à Vancouver, et pour que le CP qui prend des marchandises dans le nord de l'Alberta ne soit pas obligé de les acheminer jusqu'à Calgary pour ensuite repartir sur Vancouver, un accord a été conclu entre ces deux compagnies, en vertu duquel le CP prend les marchandises du CN à Calgary pour les acheminer à Vancouver et le CN prend les marchandises du CP à Edmonton pour les amener jusqu'à Vancouver. Les accords de réciprocité actuels ont été conclus en vue de promouvoir l'efficacité et de réduire les mouvements excessifs ou les déplacements inutiles. C'est ce sur quoi s'est penché le groupe de travail chargé d'étudier les tarifs.

Quant aux autres accords, je dois vous dire, bien franchement, que je ne sais vraiment pas quoi dire à ce sujet. Je pense qu'on a tout simplement voulu dire que les accords de réciprocité ne sont pas nécessairement la seule solution. Il fallait donc prévoir suffisamment de souplesse à ce niveau pour couvrir toute autre situation qui pourrait survenir.

M. Mayer: Comme quoi par exemple?

Le président: Merci, monsieur Hackston.

M. Mayer: Puis-je poser une question supplémentaire, monsieur le président?

Le président: Je pense que M. Mayer vous demandait «comme quoi».

M. Mayer: Vous avez dit que c'était pour couvrir toute autre éventualité qui pourrait survenir en plus des accords de réciprocité, et je vous ai demandé: Comme quoi? Qu'envisagez-vous, qu'envisageait le ministère lorsqu'il a voulu parler d'accords «autres»?

[Text]

Mr. Hackston: Speaking from what we did at the rates task force, I think it was just to leave it open. I do not think we had anything particularly in mind when we were looking at it. It was just to leave flexibility.

The Chairman: Mr. Thacker. Oh, sorry; Mr. Kroeger.

Mr. Kroeger: An example of another measure would be the sort of interchange arrangement which was put in place a couple of years ago, I think, for the movement of grain to Churchill.

The Chairman: In other words, it is to cover eventualities. Mr. Thacker.

Mr. Thacker: Mr. Chairman, I want a legal interpretation from Mr. Thompson, because it seems to me that under Clause 17.(1)(b), the administrator can study a whole broad range and make recommendations to the minister. But it seems to me that Clause 17.(1)(g) restricts that because, when you get to promoting reciprocal and other arrangements, it is restricted to the railways which by definition are just CP and CN.

The Chairman: And any other railway?

Mr. Thacker: No. It is only "and any other railway" if they come under the jurisdiction of Parliament. So at the moment, B.C. Rail does not. And it seems to me that, by having Clause 17.(1)(g) in, it restricts the administrator to just the two railways, whereas I think the committee would want him to be looking at the whole broad grain system.

Mr. Thompson: Of course, he is entitled, I think, to look at the entire grain situation under Clause Clause 17.(1)(b). I think the fact that Clause 17.(1)(g) is set out here by itself indicates implicitly that there is no power in the federal government to do anything about reciprocal arrangements.

Mr. Thacker: So why have it in that sense . . .

Mr. Thompson: You can have it as long as you only promote it. You cannot execute it; you cannot do it.

Mr. Thacker: But would we not really, as a committee, want him to be promoting all the railways to work together, even though they may not be technically under the jurisdiction? By putting in Clause 17.(1)(g), it strikes me that it is sort of the *ejusdem generis* rule which restricts it.

Mr. Mayer: That is a 10-cylinder word!

Mr. Thompson: As the bill is now drafted, we are only concerned with two railway companies. If there were other railway companies added by virtue of . . .

The Chairman: Order in council.

Mr. Thompson: —some order in council or whatever, then I guess they would fall under this particular provision as well.

[Translation]

M. Hackston: Si je me fonde sur ce qui a été dit lors des réunions du groupe de travail chargé d'étudier les tarifs, je pense que c'était tout simplement en vue de prévoir autre chose. Je ne pense pas que nous envisagions quoi que ce soit de précis lorsque nous avons examiné la question. C'était tout simplement pour assurer une certaine souplesse.

Le président: Monsieur Thacker. Pardon, la parole est à M. Kroeger.

M. Kroeger: Un exemple d'autres mesures serait le genre d'accord d'échange qui a été conclu il y a quelques années, il me semble, pour le transport du grain à Churchill.

Le président: Autrement dit, cela a pour objet de prévenir toute éventualité. Monsieur Thacker.

M. Thacker: Monsieur le président, j'aimerais connaître l'interprétation juridique qu'en fait M. Thompson, car il me semble qu'en vertu de l'alinéa 17.(1)(b), l'administrateur peut examiner toutes les questions et soumettre des recommandations au ministre. Mais il me semble que le paragraphe (1)(g) de l'article 17 limite cela, car la promotion d'accords de réciprocité et autres se limite aux compagnies de chemin de fer, qui, par définition, sont le CP et le CN.

Le président: Y a-t-il d'autres compagnies de chemin de fer?

M. Thacker: Non. On ne dit «et toute autre compagnie de chemin de fer» que si celle-ci relève du Parlement. À l'heure actuelle, ce n'est pas le cas de la B.C. Rail. Il me semble que l'alinéa (1)(g) de l'article 17 limite l'autorité de l'administrateur à ces deux compagnies de chemin de fer. Or, je pensais que le Comité voulait que celui-ci puisse examiner le système du transport du grain dans son ensemble.

M. Thompson: Il est, bien sûr, selon moi habilité en vertu de l'article 17(1)(b) à examiner la situation du grain dans son ensemble. Je pense que le fait que l'article 17(1)(g) figure ici signifie implicitement que le gouvernement fédéral ne détient aucun pouvoir relativement aux accords de réciprocité.

M. Thacker: Alors pourquoi l'inclure si c'est là le sens . . .

M. Thompson: Il est uniquement possible de promouvoir de genre de chose. Vous ne pouvez pas l'exécuter, la faire vous-même.

M. Thacker: Mais le Comité ne voudrait-il pas qu'il puisse encourager toutes les compagnies de chemin de fer à travailler ensemble, même si techniquement elles ne relèvent pas toutes de sa juridiction? En incluant l'article 17(1)(g), il me semble que c'est une sorte de règle *justem generis* qui limite cela.

M. Mayer: C'est une expression fort complexe!

M. Thompson: D'après le libellé actuel du bill, nous ne nous intéressons qu'à deux compagnies de chemin de fer. Si d'autres compagnies de chemin de fer venaient à s'ajouter en vertu de . . .

Le président: D'un décret en conseil.

M. Thompson: . . . d'un quelconque décret en conseil ou autre, je suppose qu'elle serait elle aussi assujétie à cette disposition.

[Texte]

But your larger question asks if this does not unfairly limit the administrator in promoting that which he believes is best for the overall movement of grain. Perhaps you are correct, although I doubt very much if the administrator or any court would look at these provisions and say, because he was specifically empowered to promote reciprocal and other arrangements between railway companies, he is somehow foreclosed from, for instance, promoting co-operative measures between, say, Sask Pool and the UGG. I cannot imagine how that perhaps might happen, but the day may come when there is some sort of sharing of pool installations or whatever.

An hon. Member: Yes.

Mr. Thompson: My fear would not be very great that the administrator would be restricted from pursuing that kind of co-operative activity by virtue merely of these specific words.

The Chairman: Mr. Benjamin.

• 1225

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, it is my own view that there needs to be something separate in any legislation on grain transportation that specifies this whole matter of reciprocal and other arrangements. I wish paragraph (g) had some real teeth in it. What happens if the administrator or the committee identifies a cost saving in a reciprocal arrangement, and so advises the administrator, but the railways refuse. They do not want to shorten their own hauls, and the reason they will not want to shorten their own hauls on their own tracks is that they are guaranteed long-run variable costs plus. Is this not an incentive for the railroads to maximize the length of haul on their own lines . . . up to where up to that time they get the maximum amount of money under the limit of the statutory regime . . . before they are willing to go into an interchange with the other railway?

The administrator is going to have a heck of a time getting co-operation. It was tough enough before, but under this new regime, and with the guarantees of variable costs plus in the rate system, the railroads would be damn fools to agree to move grains off their lines onto somebody else's line any sooner than they absolutely had to. They would be damn fools to do it.

You have a situation on the Churchill thing. CN would be smarter to draw grain from far south of Hudson Bay and all the way down to Gravelbourg, and get their maximum variable costs plus, rather than rely on grain coming on CP tracks from Yorkton to Hudson Bay. Either one of the railways would be crazy to go into any kind of reciprocal arrangement, at least up to the point where they get their maximum variable costs plus contributions to constant cost.

Mr. Chairman, I think this paragraph needs some teeth in it.

[Traduction]

Mais vous demandiez si cela ne limiterait pas injustement l'administrateur dans sa tâche de promouvoir ce qui lui semble être dans les meilleurs intérêts du transport du grain dans son ensemble. Vous avez peut-être raison, mais je doute fort que l'administrateur ou un tribunal dirait, compte tenu de ces dispositions, que parce que l'administrateur dispose clairement du pouvoir de promouvoir des accords de réciprocité et autres entre les compagnies de chemin de fer, il lui serait par exemple interdit de promouvoir des mesures de coopération entre, disons, la *Sask Pool* et la *United Grain Growers*. Je ne peux pas m'imaginer comment cela pourrait se produire, mais il se peut qu'un jour il y ait une espèce de mise en commerce d'installations ou autre chose de ce genre.

Une voix: Oui.

M. Thompson: Je ne crains pas beaucoup que l'administrateur ne puisse pas poursuivre ce genre d'activité coopérative tout simplement en vertu de ces quelques mots.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, je pense pour ma part qu'il est nécessaire de prévoir dans tout projet de loi sur le transport du grain un article distinct qui porte sur toute cette question des accords de réciprocité et autres. Je souhaiterais pour ma part que l'alinéa (g) soit plus solide. Que se passerait-il, par exemple, si l'administrateur ou le Comité identifiait un moyen d'économiser de l'argent dans le cadre d'un arrangement de réciprocité, mais que les compagnies de chemin de fer refusaient. Admettons que ces compagnies ne souhaitent pas raccourcir leur trajet sur leurs propres lignes de chemin parce qu'on leur garantit les coûts variables pour les longs trajets. Cela n'encouragerait-il pas les compagnies de chemin de fer à maximiser la longueur de leurs trajets sur leurs propres lignes . . . jusqu'à ce qu'elles obtiennent le montant d'argent maximal prévu dans un régime statutaire . . . avant d'accepter de conclure un échange avec une autre compagnie de chemin de fer?

L'administrateur va avoir beaucoup de mal à obtenir leur collaboration. C'était déjà assez difficile, mais en vertu de ce nouveau régime, et compte tenu des garanties pour les coûts variables qui existent dans le barème des tarifs, ce serait une folie pour les dirigeants des compagnies de chemin de fer d'accepter de transporter leur grain sur les lignes d'une autre compagnie tant que cela ne serait pas absolument nécessaire. Ce serait de la pure folie.

Il y a la situation de Churchill. Le CN ferait mieux de prendre le grain tout à fait au sud de la Baie d'Hudson pour l'acheminer jusqu'à Gravelbourg, pour obtenir les coûts variables maximaux, que de compter sur le grain transporté par le CP de Yorkton à la Baie d'Hudson. Les compagnies de chemin de fer auraient tout à fait tort de se lancer dans de pareils accords de réciprocité tant qu'elles n'ont pas atteint le point où leurs coûts variables maximaux plus leurs contributions atteignent le niveau des coûts constants.

Monsieur le président, je pense que cet alinéa doit être renforcé.

[Text]

Mr. Mayer: Mr. Chairman, on a point of order. Mr. Benjamin is making a very good argument for variable rates.

Mr. Benjamin: No, I am not.

An hon. Member: Sure you did.

The Chairman: In any case, variable rates are not dealt with in Clause 17. That is what we are dealing with.

Mr. Benjamin: That is right. I am sure not making an argument for variable rates. The argument I am making is that unless there is some teeth in this clause or somewhere else in the bill, the exercise will be even tougher than it has been before in terms of getting the two railroads to work together for the benefit of grain exports and the benefit of grain producers.

The Chairman: Mr. Benjamin, if I may interrupt you, I think it might be a good time to have Mr. Mazankowski move the first amendment, for which I have notice, and you might just see some of the teeth you are looking for.

Mr. Benjamin: Yes, and I have also seen the amendment.

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman. I will not have to make my case for the amendment I am proposing because I think it has been adequately made by members on this side and also by Mr. Benjamin. It is advanced with the intent that it will provide some teeth and some meaning to Clause 17.(1)(g).

I move that Bill C-155 be amended on page page 8 at Clause 17.(1)(g), line 1, by after the word "promote" adding the following thereto: "and shall require, if necessary".

That adds a little strength to the role of the administrator in terms of arranging for reciprocal and other arrangements. We hope that it can be achieved through the exercise of promotion and friendly persuasion, but I think he has to have some clout in order to effect the intent expressed in that clause, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski. Therefore, Clause 17.(1)(g) would read:

promote and shall require, if necessary, reciprocal and other arrangements between the railway companies to facilitate the efficient movement of grain.

Mr. Flis.

• 1230

Mr. Flis: I am very concerned about that amendment, Mr. Chairman, because it almost changes the whole intent of the bill if on page 8 we say "shall require". I agree with Mr. Thompson, with all due respect. Clause 48, where it talks about setting tariffs:

48.(1) A railway company may, in respect of any crop year, include in its tariff a rate in respect of a joint line movement that is higher . . .

[Translation]

M. Mayer: Monsieur le président, j'invoque le Règlement. M. Benjamin vient de présenter un excellent argument en faveur des taux variables.

M. Benjamin: Pas du tout.

Une voix: Mais si.

Le président: Quoiqu'il en soit, l'article 17 ne porte pas sur les taux variables. Et c'est de cet article que nous sommes en train de discuter.

M. Benjamin: C'est exact. Je ne présente aucunement un argument en faveur des taux variables. L'argument que j'avais fait, c'est qu'à moins que cet article ou un autre article du bill portant sur la même chose ne soit renforcé, il sera encore plus difficile que par le passé d'amener les deux compagnies de chemin de fer à travailler ensemble dans le meilleur intérêt des exportations de grain et des producteurs de grain.

Le président: Monsieur Benjamin, si vous me permettez de vous interrompre, je pense qu'il serait maintenant opportun que M. Mazankowski présente son premier amendement, dont j'ai déjà reçu avis, afin que vous puissiez voir de quelle façon il est possible de renforcer cet article.

M. Benjamin: Oui, et j'ai moi aussi vu l'amendement.

M. Mazankowski: Merci, monsieur le président. Je n'aurai pas à défendre ou à justifier l'amendement que je vais proposer, car il me semble que sa défense a déjà été assez bien assurée par les députés assis de notre côté de la table et par M. Benjamin. Je propose cet amendement parce que je pense que celui-ci pourra renforcer et donner une signification plus précise à l'article 17.(1)(g).

Je propose que le bill C-155 soit modifié à la page 7, article 17.(1)(g), ligne 39, par l'addition après le mot «promouvoir» des mots «et, au besoin, exiger».

Cela viendrait renforcer le rôle de l'administrateur dans l'arrangement d'accords de réciprocité et autres. Nous espérons tous qu'il pourra y parvenir en recourant à la de promotion et à la persuasion, mais je pense, monsieur le président, qu'il doit disposer d'un certain pouvoir afin d'assurer la réalisation des intentions exprimées dans cet article.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski. L'article 17.(1)(g) se lirait donc comme suit:

promouvoir et, au besoin, exiger des accords de réciprocité et autres entre compagnies de chemin de fer afin de faciliter les mouvements du grain et de les rendre plus efficaces.

Monsieur Flis.

M. Flis: Monsieur le président, je suis très préoccupé par cet amendement, car si à la page 8 nous ajoutons le mot «exiger», cela viendra changer toute l'intention visée par le bill. Avec tout le respect que je vous dois, je suis d'accord avec M. Thompson. L'article 48, qui porte sur les tarifs, dit:

48.(1) Une compagnie de chemins de fer peut, pour une campagne agricole, inclure dans son tarif un taux pour les mouvements du grain sur ligne conjointe supérieur à . . .

[Texte]

—etc. I quoted that one. Then going on to Clause 49.(2):

49.(2) The Administrator shall, in consultation with the railway companies and such system participants as the administrator deems appropriate, promote reciprocal and other arrangements between the railway companies for the interchange of grain traffic for the purpose of establishing rates . . .

—etc. So the intent of the bill, as I am reading it throughout here, is that the administrator shall promote a reciprocal arrangement—or shall encourage. It does not force him to do it. Once you say “shall require”, Mr. Chairman, I would like to hear from our witnesses whether that really does not change the intent of the bill.

Mr. Thompson: Just one point, Mr. Chairman: Interchange is not the same as reciprocal arrangements.

Mr. Kroeger: Mr. Chairman, I think I would like to start off by asking Mr. Hackston to comment on the scenario that Mr. Benjamin drew out; then perhaps I could comment on Mr. Mazankowski's amendment.

The Chairman: May I suggest that we do that right after lunch.

The committee is adjourned until 1.30 p.m.

AFTERNOON SITTING

Thursday, September 8, 1983

• 1334

The Chairman: Order. We are resuming consideration of Bill C-155, and we are on Clause 17. When we adjourned for the lunch break Mr. Mazankowski had just moved an amendment to Clause 17.(1)(g). So the discussion is on that amendment—if in fact it requires discussion.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Which one was that?

The Chairman: “ . . . and shall require, if necessary . . . ”

Mr. Flis: Mr. Chairman, I think we made our intentions known. Our concern is that it really does almost change the intent of the bill. I do not know whether we heard sufficiently from our witnesses; I do not think we have. Maybe we could hear a little more from them.

The Chairman: I think perhaps we should hear some more discussion on this one, because it is a significant amendment in my opinion.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): May I ask a few questions of the witnesses?

The Chairman: Yes, you may.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Mr. Kroeger, could I ask you if in fact this kind of power—somebody requiring the railways to perform a specific act—exists anywhere in any other Canadian statute, to your knowledge?

[Traduction]

et caetera. J'ai déjà cité cet article. Et plus . . . loin, à l'article 49.(2):

49.(2) L'administrateur favorise, en consultation avec les compagnies de chemins de fer et les participants qu'il estime indiqués, des accords de réciprocité et autres entre compagnies de chemins de fer sur l'échange du trafic du grain en vue d'établir des taux . . .

et caetera. Selon mon interprétation de ce que je viens de lire, le bill demande que l'administrateur assure la promotion d'accords de réciprocité . . . ou les favorise. Il ne s'agit pas d'une obligation. Mais si l'on ajoute «exiger», monsieur le président, je me demande si cela ne viendra pas modifier l'esprit du bill et j'aimerais savoir ce qu'en pensent les témoins.

M. Thompson: Juste un petit point, monsieur le président: «échange» n'est pas synonyme d'accord de réciprocité.

M. Kroeger: Monsieur le président, j'aimerais commencer par demander à M. Hackston de se prononcer sur l'hypothèse avancée par M. Benjamin, après quoi je ferai quelques commentaires au sujet de l'amendement de M. Mazankowski.

Le président: Je me permettrai de proposer que nous fassions cela tout de suite après le déjeuner.

La séance est levée. Nous reprendrons à 13h30.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le jeudi 8 septembre 1983

Le président: À l'ordre, s'il vous plaît. Nous reprenons l'étude du Bill C-155, nous en sommes à l'article 17. Lorsque nous avons ajourné pour le déjeuner, M. Mazankowski venait de proposer un amendement à l'alinéa 17.(1)(g). La discussion porte donc sur cet amendement, si en fait il faut en discuter.

M. Reid (Kenora—Rainy River): De quel amendement parlons-nous?

Le président: « . . . et exiger, si nécessaire . . . »

M. Flis: Monsieur le président, je pense que nous avons déjà dit ce que nous en pensions. Nous craignons que cet amendement ne change l'esprit du projet de loi. Je ne sais pas si nous avons suffisamment entendu nos témoins là-dessus; je ne crois pas. Peut-être pourraient-ils nous faire part de leurs observations.

Le président: Je pense que nous devrions discuter davantage de cet amendement, parce que je l'estime important.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Puis-je poser quelques questions aux témoins?

Le président: Oui.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Monsieur Kroeger, pourrais-je vous demander si, selon vous, ce genre de pouvoir qui permet à quelqu'un d'obliger les chemins de fer à exécuter

[Text]

Mr. D. Lefebvre: Mr. Chairman, a railway has to take traffic that is offered to it and carry it to destination.

• 1335

If it is offered in carloads, it has to move the cars to destination. But I do not think anywhere in the Railway Act, except maybe in some very restricted instances, is there any body like the CTC, for instance, that is authorized to force the railways to allow another railway to run over their lines.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Is this a power which in the ordinary course of events would normally be lodged with the CTC?

Mr. D. Lefebvre: I would think so, certainly.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Could you tell me if the power that it is being suggested be moved onto the shoulders of the administrator would be a significant strengthening of that office vis-à-vis the Wheat Board, the grain council, and any of the other players in this particular game?

Mr. Kroeger: I do not think so, Mr. Chairman. For purposes of the main functions of the Grain Transportation Administrator, this would not add very much. It addresses one particular aspect of operations. It probably does not loom very large in the scheme of things.

Mr. Chairman, before lunch Mr. Benjamin suggested that under Bill C-155 the railways would have an incentive to hold on to their grain and they would inflate their costs by making the longest possible hauls on their own lines. I think really as a contribution to the discussion of Mr. Mazankowski's amendment, it might be useful if David Hackston of the CTC were just to describe how this is likely to work in practice.

The Chairman: Mr. Hackston.

Mr. Hackston: Mr. Chairman, first of all I guess in answer to Mr. Benjamin's question, the simple answer is that the railways do not pick the destination to which the grain is moving. So the grain, as I understand it, is ordered out of an elevator to a particular destination on a bill of lading tendered to the railway. So I do not see that particular part of the concern that Mr. Benjamin has.

About the overall situation with 17.(1)(g) and reciprocal agreements fostering efficiency, if we are talking about efficiency, I think we are talking about a reduction in the overall cost of the system. Any savings that the railways would get from, say, reciprocal or other arrangements would accrue in effect to them until such time as we have a costing review. So they would get an immediate benefit right away for doing something more efficiently, because it would help their contribution.

Mr. Benjamin: That does not answer about built-in variable costs on the rates they get paid. How do they benefit by taking

[Translation]

quelque chose de bien précis est prévu quelque part dans une autre loi canadienne.

M. D. Lefebvre: Monsieur le président, une compagnie de chemin de fer doit prendre ce qu'on lui offre et l'amener à destination.

Si cela lui est présenté en chargements de wagons, elle doit transporter les wagons à destination. Mais je ne crois pas qu'il y ait dans la Loi sur les chemins de fer, à l'exception peut-être de circonstances très limitées, des dispositions qui permettraient à quelqu'un comme la Commission canadienne des transports, par exemple, d'obliger une compagnie de chemin de fer à autoriser une autre compagnie à utiliser ces lignes.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Est-ce que normalement ce genre de pouvoir serait conféré à la CCT?

M. D. Lefebvre: Je croirais que oui, certainement.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Pourriez-vous me dire si le pouvoir qu'on envisage de donner à l'administrateur augmenterait considérablement l'importance de son bureau par rapport à la Commission canadienne du blé, au Conseil des grains, et à tout autre participant du système?

M. Kroeger: Je ne crois pas, monsieur le président. En ce qui concerne les fonctions principales de l'administrateur du transport du grain, cela n'ajouterait pas grand chose. Ce pouvoir porte uniquement sur un aspect particulier des opérations. Son importance relative est probablement faible.

Monsieur le président, avant le déjeuner, M. Benjamin a dit qu'avec le Bill C-155, les chemins de fer seraient encouragés à garder leur grain le plus longtemps possible et à augmenter leurs coûts en faisant les voyages les plus longs possibles sur leurs propres lignes. Je pense qu'aux fins de la discussion sur l'amendement de M. Mazankowski, il serait peut-être utile de demander à David Hackston de la CCT de nous décrire comment cela fonctionnerait dans la pratique.

Le président: Monsieur Hackston.

M. Hackston: Monsieur le président, tout d'abord pour répondre simplement à la question de M. Benjamin, les chemins de fer ne choisissent pas la destination du grain. On commande du grain à un élévateur en vue de l'acheminer vers une destination quelconque au moyen d'un bordereau d'expédition envoyé au chemin de fer. Alors je ne comprends pas l'inquiétude de M. Benjamin de ce côté-là.

Quant à l'alinéa 17.(1)(g) en général, et aux accords de réciprocité visant une plus grande efficacité, il faut dire que si l'on parle d'une plus grande efficacité, on vise à une réduction du coût global du système. Toute économie que pourraient réaliser les chemins de fer par suite d'accords de réciprocité ou autres leur reviendrait jusqu'à la prochaine révision des coûts. Alors les chemins de fer tireraient un profit immédiat d'une exploitation plus efficace, puisque cela améliorerait leur contribution.

M. Benjamin: Vous ne dites rien des coûts variables inhérents aux tarifs qu'on leur paye. Quel avantage les

[Texte]

some of the grain in their own cars on their own line a shorter distance with the built-in long-term variable costs and contribution to constant cost and taking grain from some other railway with which they will have to share in the rates? Do you mean to tell me, then, that if the Canadian Wheat Board instructs on the cars allocated for board grains on shipping points on CP lines in northeast Saskatchewan, northwest Manitoba, to bill those cars to Churchill, that is all that is needed? Then those lines will be hauled on CP tracks to Hudson Bay or some other CN interchange point and they will automatically be hauled to Churchill.

Mr. Hackston: I think, Mr. Benjamin, under normal circumstances that would be what would be considered a joint-line movement and it would run into joint-line rates. But if we had a reciprocal agreement and that was part of the reciprocal, somewhere else Canadian National would have to interchange some cars to Canadian Pacific for delivery to a Canadian Pacific point, say Vancouver or Thunder Bay. With the reciprocal agreement, there would have to be an efficiency in the system to do it.

• 1340

Mr. Benjamin: In other words, what you said earlier about the destination point does not hold water. Is the joint-line rate higher than what it would be under the provisions of this bill?

Mr. Hackston: At this point in time, of course, there are not any joint-line rates on Crow, as I think everybody knows. There is a provision later on, which I guess will we will get to later.

CP, as you know, serves Thunder Bay and Vancouver. Those are the destinations that are in their tariffs, and will be in their tariff when it is filed pursuant to this bill, or when the bill becomes an act. So those would be the destinations to which the traffic would be billed from an origin on Canadian Pacific unless there was a reciprocal agreement put in for efficiency purposes or unless there were joint-line rates.

Mr. Benjamin: So unless they make voluntary, reciprocal agreements, under the legislation as it reads now, the grain transportation administrator cannot enforce any reciprocal agreements; if they decide not to, that is it.

Mr. Hackston: If it was in their interests, if there was efficiency in it, as I mentioned before, an overall reduction of costs in relation to the revenue they would get, obviously they would be interested because they would be getting a higher contribution out of it.

Mr. Benjamin: For the number of miles they hauled it on their own track, the more miles they haul it on their own track.

Mr. Hackston: Quite frankly, I am not an expert on reciprocals, but I think the way they work now is that the

[Traduction]

chemins de fer ont-ils à transporter le grain dans leurs propres wagons sur leurs propres lignes et sur une distance plus faible avec les coûts variables intégrés à long terme et la contribution aux coûts constants plutôt que de prendre le grain d'une autre société de chemin de fer avec laquelle il faudra partager les tarifs? Êtes-vous en train de me dire que tout ce que la Commission canadienne du blé a à faire, c'est de demander qu'on expédie à Churchill les cargaisons de grain de la Commission sur des lignes du CP dans le nord-est de la Saskatchewan et le nord-ouest du Manitoba? Alors les cargaisons seront transportées sur des rails du CP jusqu'à la Baie d'Hudson ou jusqu'à une autre station de jonction du CN et seront automatiquement acheminées vers Churchill.

M. Hackston: Monsieur Benjamin, je pense qu'en temps normal cela serait considéré comme un trajet de ligne mixte, et il y aurait alors des tarifs mixtes. Mais si nous avions un accord de réciprocité et que cela fasse partie de l'entente, le Canadien National serait obligé d'échanger des wagons avec le Canadien Pacifique pour permettre le transport de cargaisons vers des points desservis par le Canadien Pacifique comme Vancouver ou Thunder Bay. Avec l'accord de réciprocité, il faudrait que le système puisse gagner en efficacité.

M. Benjamin: En d'autres termes, ce que vous avez dit tantôt au sujet des points de destination ne tient pas. Le tarif de ligne mixte est-il plus élevé que ce qui est prévu aux termes du projet de loi?

M. Hackston: À l'heure actuelle, il n'y a évidemment pas de tarif de ligne mixte pour le Nid-de-Corbeau, comme tout le monde le sait, je pense. Il y a une disposition plus loin dans le projet de loi, et on en discutera le moment venu.

Le CP, comme vous le savez, dessert Thunder Bay et Vancouver. Ce sont les destinations en fonction desquelles les tarifs ont été établis, et les mêmes tarifs seront repris en vertu de la Loi une fois que le bill sera adopté. Alors c'est en fonction de ces destinations que le transport serait facturé depuis un point de départ d'une ligne du Canadien pacifique, à moins d'un accord de réciprocité établi aux fins de l'efficacité ou à moins de tarifs de ligne mixte.

M. Benjamin: Donc, à moins d'accords de réciprocité négociés volontairement, selon la Loi dans sa forme actuelle, l'administrateur du transport du grain ne peut imposer d'accords de réciprocité aux chemins de fer s'ils n'en veulent pas.

M. Hackston: Si les chemins de fer pouvaient en retirer des avantages, s'ils pouvaient y gagner en efficacité, comme je l'ai dit tantôt, si cela permettait de réduire généralement les coûts du système par rapport aux recettes, il est évident qu'il serait dans leur intérêt de négocier des accords de réciprocité puisqu'ils en retireraient une contribution plus élevée.

M. Benjamin: Pour le nombre de milles parcourus sur leurs propres lignes; les avantages sont fonction de la distance parcourue sur leurs propres lignes.

M. Hackston: Franchement, je ne suis pas expert en ce qui concerne la réciprocité, mais je pense que la façon dont cela

[Text]

originating railway collects all the revenue. It is not handled like a normal joint-line movement where you would have a division of the through rate.

Mr. Benjamin: You mean it is not handled like an interline movement.

Mr. Hackston: That is right.

Mr. Benjamin: Because on an interline movement, the portion of the freight that goes to each railway handling the interline movement is designated in the freight bill.

Mr. Hackston: Yes, that is right.

The Chairman: Mr. Benjamin, something strange has happened in this committee, and maybe you can enlighten me, but I recognized Mr. Reid, who has disappeared, and now you are asking the questions.

Mr. Benjamin: Well, if you want to call me Mr. Reid, I do not mind.

The Chairman: He might.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, since he was responding to my question, I just assumed you were permitting me to complete the exchange.

The Chairman: I was just trying to figure out what had happened. Finish your exchange.

Mr. Benjamin: Okay. The exchange involves interline or reciprocal agreements.

You said "interline agreements to haul grain on their own lines, thus grain might have to be drawn from further away at a total greater cost". CN will get more money hauling grain from CN points in Saskatchewan to Churchill than by allowing CP grain, which is closer, onto its own lines.

Mr. Hackston: I think what you are referring to is a conversation this morning. If I am not mistaken, when we were talking about moving traffic from Alberta to Vancouver.

The Chairman: I think we are getting a little far afield here.

Mr. Benjamin: No, no, it has to do with paragraph (g) of Clause 17, Mr. Chairman, this whole matter of reciprocal agreements and the amendment thereto about "shall require"—and I agree with the amendment "shall require".

The Chairman: I am not questioning that. I think what we should be trying to determine, and maybe you are, is precisely what effect the amendment will have on the clause and on the administrator.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, maybe I could ask Mr. Kroeger since he has spoken in earlier appearances before this committee about competition. If all these cost savings can be effected on back-hauls, reciprocal agreements, running rights, etc., as between two railroads, would he care to comment on

[Translation]

fonctionne actuellement, c'est le chemin de fer d'où provient la cargaison qui touche toutes les recettes. Cela ne fonctionne pas comme une opération de transport de ligne mixte, où l'on partagerait le tarif global.

M. Benjamin: Vous voulez dire qu'on ne considère pas cela comme une expédition interligne.

M. Hackston: C'est exact.

M. Benjamin: Parce que pour le transport interligne, la partie du transport assurée par chaque société de chemin de fer est inscrite sur la facture.

M. Hackston: Oui, c'est bien cela.

Le président: Monsieur Benjamin, quelque chose d'étrange vient de se produire, vous pourriez peut-être m'éclairer. J'ai donné la parole à M. Reid, qui est maintenant disparu, et c'est vous qui posez les questions.

M. Benjamin: Si vous voulez m'appeler M. Reid, je n'ai pas d'objection.

Le président: Mais lui en aura peut-être.

M. Benjamin: Monsieur le président, étant donné qu'il répondait à ma question, j'ai pensé que vous me permettiez de poursuivre la discussion.

Le président: J'essayais simplement de m'expliquer ce qui était arrivé. Vous pouvez terminer.

M. Benjamin: Très bien. La discussion porte sur des accords interligne ou de réciprocité.

Vous avez parlé d'accords interligne pour le transport du grain sur leurs propres lignes, ce qui veut dire qu'il faudrait aller chercher le grain encore plus loin à un coût encore plus élevé. Le CN recevra plus d'argent pour transporter du grain à Churchill à partir des stations du CN en Saskatchewan, plus qu'il n'en ferait s'il permettait le transport du grain du CP sur ses propres lignes, alors que les distances à parcourir sont plus courtes.

M. Hackston: Je pense que vous vous reportez à une conversation que nous avons eue ce matin, si je ne m'abuse, lorsqu'il était question du transport du grain de l'Alberta à Vancouver.

Le président: Je pense que nous nous éloignons un peu du sujet.

M. Benjamin: Non, non. La discussion porte sur l'alinéa g) de l'article 17, monsieur le président, sur toute cette question des accords de réciprocité et sur l'amendement que j'appuie visant à ajouter le mot «exiger».

Le président: Je n'en doute pas. Ce que nous devrions tenter de déterminer, et c'est peut-être ce que vous êtes en train de faire, c'est précisément l'effet que l'amendement aura sur l'article et sur l'administrateur.

M. Benjamin: Monsieur le président, je pourrais peut-être demander à M. Kroeger de nous parler de concurrence, puisqu'il en a déjà discuté avec le Comité lors d'une réunion antérieure. Si on peut réaliser toutes ces économies grâce aux retours légers, aux accords de réciprocité, aux droits d'utilisation des lignes entre deux sociétés de chemin de fer, pourrait-il

[Texte]

how much would be saved if we had only one railroad? What does this do to his argument about competition?

[Traduction]

nous dire combien on pourrait économiser s'il n'y avait qu'une seule? Comment peut-il me parler de la concurrence?

• 1345

The Chairman: Now, Mr. Benjamin, that hardly deals with . . .

Mr. Benjamin: Competition provided more costs.

The Chairman: That hardly deals with this amendment. Let us stick to the amendment, please.

Mr. Benjamin: Competition has meant higher costs.

The Chairman: We have some 54 more clauses to deal with today, so I do not think we need to bring in other issues.

Mr. Benjamin: No, no, this has to do with getting around Clause 17.(1)(g), Mr. Chairman.

The Chairman: No, Mr. Benjamin, I am sorry; amalgamating the two railways is not part of the bill.

Mr. Benjamin: No, but Clause 17.(1)(g) has to do with getting reciprocal arrangements between competing railroads.

The Chairman: Okay.

Mr. Benjamin: And these competing railroads are causing extra costs for grain producers and for the Canadian Wheat Board and everybody else in the piece.

The Chairman: Yes, but we are not dealing with ifs; we are dealing with the situation that exists.

Mr. Benjamin: That is not an if; it is a fact.

The Chairman: Yes, but if they amalgamate is a big if.

Mr. Benjamin: No, I did not say that. All I said was . . .

The Chairman: One railroad.

Mr. Benjamin: —look at all the costs you could save with only one railroad.

The Chairman: Mr. McKnight.

Mr. McKnight: Is that a reprimand, or are you giving me the floor?

The Chairman: I am giving you the floor if you want to use it straight away.

Mr. McKnight: I would like to go back to earlier questions—I believe it was Mr. Thompson. I would like to ask him . . . If I understood what he said, the words he used were that the government has at the present time no authority to require the railroads to act in a manner that would promote cause and therefore benefit the producers in the movement of grain when it comes to interchange of part of their system, or reciprocal running rights.

Mr. Thompson: Yes, that is right. Interchange is something a bit different from a reciprocal arrangement. If a railway company presents traffic to another railway company at a

Le président: Monsieur Benjamin, on peut difficilement dire que cela est pertinent . . .

M. Benjamin: La concurrence entraîne des coûts plus élevés.

Le président: Cela n'a rien à voir avec l'amendement. Tenons-nous en à cet amendement, s'il vous plaît.

M. Benjamin: La concurrence entraîne des coûts plus élevés.

Le président: Nous avons encore 54 articles à étudier aujourd'hui, il ne faudrait pas introduire d'autres questions.

M. Benjamin: Non, non. J'essaie de régler la question de l'alinéa 17.(1)(g), monsieur le président.

Le président: Non, monsieur Benjamin, je m'excuse; la fusion des deux sociétés ferroviaires ne fait pas partie du projet de loi.

M. Benjamin: Non, mais l'alinéa 17.(1)(g) porte sur les accords de réciprocité entre ces deux sociétés.

Le président: Très bien.

M. Benjamin: Et la concurrence entre elles entraîne des coûts supplémentaires pour les producteurs de grain ainsi que pour la Commission canadienne du blé et tous ceux qui participent au système.

Le président: Oui, mais nous ne discutons pas de ce qui pourrait arriver, nous discutons de la situation actuelle.

M. Benjamin: Ce n'est pas une question aléatoire, c'est un fait.

Le président: Oui, mais la fusion de ces deux sociétés est très aléatoire.

M. Benjamin: Non, ce n'est pas ce que j'ai dit. Ce que je dis . . .

Le président: Une société ferroviaire.

M. Benjamin: . . . regardez tout ce qu'on pourrait économiser s'il n'y en avait qu'une.

Le président: Monsieur McKnight.

M. McKnight: Vous me réprimandez ou vous me donnez la parole?

Le président: Je vous donne la parole si vous voulez en profiter tout de suite.

M. McKnight: J'aimerais revenir à des questions qui ont été soulevées plus tôt par M. Thompson je pense. J'aimerais lui demander . . . Si j'ai bien compris, il a dit que le gouvernement ne peut pas à l'heure actuelle obliger les chemins de fer à faire quoi que ce soit en matière de transport du grain, d'échanges entre leurs systèmes ou d'accords de réciprocité pour favoriser et avantager la situation des producteurs.

M. Thompson: Oui, c'est exact. L'échange de lignes est une chose différente d'un accord de réciprocité. Si une compagnie de chemin de fer présente une cargaison à une autre compa-

[Text]

junction, the other railway company is obliged to pick it up and move it. But we are talking here about the movement of trains of one company over the lines of another, for example. These situations fall into three categories, I guess: those that would benefit the railways, those that would benefit the shippers, and those that would benefit both. Obviously those that would benefit the railways, they will enter into those voluntarily. Those that benefit them and the shippers, I presume again they would enter into them voluntarily. However, there are situations, I am sure, in which it would not be to the distinct advantage of railway companies but might be to the advantage of the shippers. At this time there is no power I have been able to find that would require the making of such arrangements.

Mr. McKnight: Even to the point that I think that some of the government witnesses agreed with that, what would be wrong with requiring under this act something that was not required in other statutes?

The Chairman: I am glad I recognized you. That is the question I have wanted to hear the answer to for some time.

An hon. Member: A good question.

The Chairman: Mr. Kroeger.

Mr. Kroeger: This will be a major new step, and if it is to be done at all it will require rather full treatment in the act.

Mr. Mazankowski: Changing an 86-year old regime.

Mr. Kroeger: If I could put it this way: The amendment as proposed probably either does too much or too little. I mean, it consists of a very few words, but in fact if two parties have failed to agree—and it is not enough to have the power to say that you guys have to agree—you have to have the power then to prescribe all the conditions of carriage in that particular kind of movement.

• 1350

In order to confer those sorts of power I think you would need quite a lot more than the simple addition of the phrase which is proposed in this amendment, and then that raises the question of whether in a bill of this kind it is desirable to go beyond the general provisions affecting the carriage of traffic that are provided in the National Transportation Act and the Railway Act. But it would be quite a major step.

An added complication inherent in this amendment is that ordinarily these kinds of responsibilities are carried by the CTC and to load this responsibility onto the Grain Transportation Administrator would get him into country that he is not very well staffed to work in.

Mr. McKnight: If I could just continue, Mr. Chairman, Mr. Kroeger said that it was something that was not contemplated in the present bill, Bill C-155. It was something that had not been placed in previous acts, yet the responsibility of an action such as this rests with the CTC. What causes the CTC to make that judgment, the requirement as it were... as the phrasing is here: "require the railroads" to act in this manner.

[Translation]

gnie à une station de jonction, l'autre compagnie est obligée de la prendre et de l'amener à destination. Mais nous parlons ici du mouvement de trains d'une compagnie sur les lignes d'une autre compagnie. Ces situations se rangent dans trois catégories: celle qui avantagerait les chemins de fer, celle qui avantagerait les expéditeurs, et celle qui avantagerait les deux parties. Il est évident que les chemins de fer négocieront volontier des accords qui seront à leur avantage. Il en sera de même, je pense, des situations qui peuvent profiter aux chemins de fer et aux expéditeurs. Cependant, il y a des situations qui procureraient un avantage certain aux expéditeurs et non aux compagnies de chemin de fer. À l'heure actuelle, je ne vois aucune autorité qui permettrait d'obliger l'un et l'autre de conclure des accords.

M. McKnight: Même si certains témoins du gouvernement trouvaient cela souhaitable, qu'est-ce qui empêcherait d'exiger aux termes de la présente loi quelque chose qui n'est pas exigé dans d'autres lois?

Le président: Je suis content de vous avoir donné la parole. C'est la question à laquelle je voulais qu'on réponde depuis un certain temps.

Une voix: Bonne question.

Le président: Monsieur Kroeger.

M. Kroeger: Ce sera un pas très important, et si on veut aller de l'avant, il faudra que la loi soit très précise.

M. Mazankowski: Changer un système vieux de 86 ans.

M. Kroeger: La chose se présente comme suit: l'amendement proposé va probablement trop ou pas assez loin. L'amendement comporte très peu de mots, mais si en fait deux parties n'ont pas réussi à s'entendre, il ne suffit pas d'avoir l'autorité de dire qu'il faut s'entendre, il faut pouvoir prescrire toutes les conditions relatives au transport dans cette situation.

Je pense que, pour conférer ce genre de pouvoir, il faudrait beaucoup plus que la simple insertion de l'expression proposée dans l'amendement, et cela soulève la question de savoir si, dans un bill comme celui-là, il est souhaitable d'élargir les dispositions générales touchant le transport de marchandises qui sont prévues dans la loi nationale sur les transports et la Loi des chemins de fer. Ce serait sans aucun doute un très grand pas.

Une autre complication inhérente à cet amendement réside dans le fait que, ordinairement, des responsabilités de ce genre sont remplies par la CCT, et si l'on confie ces pouvoirs à l'administrateur de l'Office du transport du grain, il n'aura pas les effectifs voulus pour accomplir ses fonctions.

M. McKnight: Si vous me permettez de continuer, monsieur le président. M. Kroeger a dit que cela n'était pas envisagé dans le Bill C-155. C'est un pouvoir qui n'a jamais été prévu dans d'autres lois antérieures, pourtant c'est une responsabilité qui repose sur la CCT. Qu'est-ce qui permet à la CCT d'exercer un tel jugement, d'exiger comme l'expression le dit: «exiger des chemins de fer» qu'ils agissent de telle ou telle

[Texte]

What action is taken to the CTC in order to have what we are placing and shall require if necessary in this bill?

Mr. Kroeger: I was referring to the general kind of responsibilities that the CTC have. For example, under Section 262 of the Railway Act complaints about the failure of a railway to furnish what are called, I think, accommodations for the movement of grain are addressed to the CTC and in the first instance are handled by the CTC. I think there are other powers in the Railway Act that are given to the CTC in one way or another that relate to controlling railway performance, and the kind of thing that is contemplated here would more naturally be discharged by the CTC, who would have rather more of the in-house competence to do the job than the GTA.

Mr. McKnight: Mr. Chairman, the argument that Mr. Kroeger puts forth is not that "and shall require" is maybe not needed but that the facilities and the expertise that have been given to the administrator in this bill do not give him the competence to require that.

Mr. Kroeger: That is the first part of the argument. The second part of the argument then is whether this kind of power in fact is necessary, and it has not, as Mr. Thompson has pointed out, been found necessary to date—and that goes back quite a few decades—to legislate this kind of power to obtain railway performance. There are other ways of doing it. That applies not just to commercial traffic where there is the normal commercial incentive to move traffic, but one can look back to the period when railway freight rates were regulated—in other words, the pre-1967 era—and even in such a period when you had a system of regulated freight rates it was not judged necessary by governments or by Parliament to seek this kind of legislative power in order to get railway performance.

The presumption about this bill is that with grain being put on the basis of being compensatory, with the sort of competitive factors that will be in play between the two railways, which I hope we will have a chance to talk about in this committee at some point, and perhaps with a system of awards and sanctions the railways will in fact move the grain and will have an incentive to move it efficiently and it is not necessary to legislate this kind of power in order to get railway performance.

• 1355

Mr. McKnight: There is a case under Section 262 that is often referred to as a test case to force the railways to move. What is that case?

Mr. Kroeger: There have been a number of cases under Section 262, and I think Mr. Lefebvre has copies of all of them. Could Mr. McKnight perhaps give us an approximate time . . . ?

Mr. McKnight: No, I would just like to know what success there has been under Section 262, which is a statute that is quoted often as enabling the citizens of Canada to require the

[Traduction]

façon. Quel pouvoir la CCT a-t-elle pour lui permettre de faire ce que nous voudrions inclure dans le projet de loi?

M. Kroeger: Je parlais des responsabilités générales de la CCT. Par exemple, aux termes de l'article 262 de la Loi sur les chemins de fer, les plaintes relatives à une compagnie de chemin de fer qui ne fournirait pas ce qu'il est convenu d'appeler, je pense, les installations voulues pour le transport du grain, sont adressées à la CCT qui doit d'abord tenter de régler le problème. Je pense que la Loi sur les chemins de fer confère à la CCT d'une façon ou de l'autre d'autres pouvoirs relatifs à la surveillance du rendement des compagnies de chemins de fer, et l'autorité que l'on envisage ici irait tout naturellement à la CCT qui possède déjà plus que l'Office du transport du grain les effectifs et les compétences voulues pour remplir ce rôle.

M. McKnight: Monsieur le président, M. Kroeger ne dit pas que le mot «exiger» n'est peut-être pas nécessaire, mais plutôt que les services et les pouvoirs accordés à l'administrateur ne l'habiliteraient pas à exiger une telle chose.

M. Kroeger: C'est la première partie de mon argument. La deuxième partie consiste à savoir si ce genre de pouvoir est en fait nécessaire et, comme M. Thompson l'a fait remarquer, on n'a pas jugé nécessaire jusqu'à présent—et cela remonte à plusieurs décennies—d'inclure ce genre de pouvoirs dans la loi pour s'assurer du rendement des compagnies de chemins de fer. Il y a d'autres façons d'y arriver. Cela ne s'applique pas seulement au trafic commercial où les motivations commerciales habituelles favorisent le transport, mais on peut remonter au temps où les tarifs ferroviaires étaient réglementés, c'est-à-dire à l'époque antérieure à 1967, et alors même que le système des tarifs réglementés était en vigueur, les gouvernements ou le Parlement n'ont pas trouvé qu'il était nécessaire de recourir à ce genre de pouvoir législatif pour s'assurer du rendement des chemins de fer.

Notre argument est fondé sur le fait que le grain est transporté suivant un système compensatoire, mais avec les facteurs de concurrence qui interviendront entre les deux sociétés de chemins de fer, et j'espère que l'on aura l'occasion d'en discuter plus tard en comité, et peut-être avec un système de primes et de sanctions, les chemins de fer transporteront le grain et seront encouragés à le faire efficacement, et je ne crois pas qu'il sera nécessaire de légiférer ce genre de pouvoir pour obtenir un bon rendement de la part des chemins de fer.

M. McKnight: On se réfère souvent à une cause entendue en vertu de l'article 262 qui sert de critère pour forcer les chemins de fer à agir. Qu'elle est cette cause?

M. Kroeger: Il y a eu un certain nombre de causes entendues au terme de l'article 262, et je pense que M. Lefebvre a une copie de chacune d'elles. M. McKnight pourrait-il nous dire à peu près à quand cela remonte?

M. McKnight: Non, j'aimerais simplement savoir quel a été le taux de réussite des causes entendues en vertu de l'article 262 qui est une disposition qui permettrait, semble-t-il, aux

[Text]

railroads to perform in the movement of grain. What success has there been under Section 262 that has . . . ? What cases have been successful in Section 262?—and that then goes to connect with “and shall require”, which is not in any other bill.

If we have these things and it has been proven that one way or another Section 262 works or would work, I think it would be of interest to the committee and we can look at the wording of this bill.

After Mr. Lefebvre has commented I would like to ask Mr. Thompson the same question.

Mr. D. Lefebvre: Mr. Chairman . . .

The Chairman: A thumb-nail sketch, please, Mr. Lefebvre.

Mr. D. Lefebvre: Yes, well, first, Mr. Chairman, there are not many cases over the last century on Section 262, which I think means that basically the railways have provided the facilities. Maybe some people did not have the facilities and did not sue, but there are not that many cases—maybe, again, 20 or 30 at the most.

There is no specific trend, but certainly there are instances out of the maybe seven clearer cases that were strictly on Section 262 and providing facilities . . . Maybe it is 50-50, but there are instances where the CTC ordered railways to rebuild bridges, to provide rail ferry service, that sort of thing.

Mr. McKnight: To move grain?

Mr. D. Lefebvre: The cases on grain are a bit different in that they are the line of cases that are not successful, and it was caused by the fact that it was judged that the compensation was not sufficient in the view of the CTC for them to order the railways to provide the facilities that were requested.

Mr. McKnight: Mr. Thompson, would you . . . ?

Mr. Thompson: Mr. Chairman, is Mr. Lefebvre referring to the decision that has come to be known as the *Benjamin* decision?

Mr. Benjamin: What is that? What are you talking about?

Mr. Thompson: I am just asking what decision of the CTC found that railway companies were not obliged to carry grain.

Mr. D. Lefebvre: Yes, the CTC's one.

Mr. Thompson: What decision was that?

Mr. D. Lefebvre: The *Benjamin* decision.

Mr. Thompson: That decision was based on a finding that there was no inadequacy of car supply.

Mr. Benjamin: The railroads were making a reasonable effort, they said.

Mr. Thompson: There was no decision in that judgment that Section 262 did not apply. In fact, the last paragraph of that

[Translation]

citoyens du Canada d'exiger des chemins de fer un rendement efficace dans le transport du grain. Quel est le taux de réussite des causes entendues aux termes de l'article 262? Combien de causes a-t-on gagnées aux termes de cet article? J'aimerais que l'on rattache cela à l'expression «et exiger» qui ne figure dans aucun autre bill.

S'il pouvait être prouvé que d'une façon ou d'une autre l'article 262 fonctionne ou pourrait fonctionner, je pense qu'il serait utile que le Comité puisse étudier le libellé de l'article de la loi.

Après les commentaires de M. Lefebvre, j'aimerais que M. Thompson réponde à la même question.

M. D. Lefebvre: Monsieur le président . . .

Le président: Très brièvement, s'il vous plaît, monsieur Lefebvre.

M. D. Lefebvre: Très bien. D'abord, monsieur le président, il n'y a pas eu, au cours du dernier siècle, tellement de causes sur l'article 262, ce qui signifie qu'essentiellement les chemins de fer ont fourni les services voulus. Certains n'ont peut-être pas eu satisfaction, mais ils n'ont pas porté plainte; de toute façon, il n'y a pas eu tellement de causes, peut-être 20 ou 30 tout au plus.

Il n'y a pas de tendance précise, mais sur les sept causes les plus claires portant strictement sur l'article 262 et sur la fourniture d'installations . . . le bilan est peut-être de 50-50, mais il est arrivé que la CCT a ordonné aux chemins de fer de rebâtir les ponts, de fournir un service de traversier-rail, et ainsi de suite.

M. McKnight: Pour le transport du grain?

M. D. Lefebvre: Les causes concernant le grain sont un peu différentes en ce sens que ce sont des causes perdantes. Cela est dû au fait que la CCT a jugé que la compensation accordée n'était pas suffisamment élevée pour ordonner aux chemins de fer de fournir les installations demandées.

M. McKnight: Monsieur Thompson, pourriez-vous . . . ?

M. Thompson: Monsieur le président, M. Lefebvre parle-t-il de la décision que l'on appelle aujourd'hui la décision «Benjamin»?

M. Benjamin: Qu'est-ce que c'est que cela? De quoi parlez-vous?

M. Thompson: Je demande simplement en vertu de quelle décision de la CCT les compagnies de chemin de fer ne sont pas obligées de transporter du grain.

M. D. Lefebvre: Oui, il s'agit d'une décision de la CCT.

M. Thompson: De quelle décision s'agit-il?

M. D. Lefebvre: De la décision «Benjamin».

M. Thompson: Cette décision a reposé sur la conclusion qu'il n'y avait pas d'insuffisance du côté du nombre de wagons.

M. Benjamin: Les chemins de fer faisaient un effort raisonnable, selon ce qu'on a dit.

M. Thompson: Aucune disposition de ce jugement ne disait que l'article 262 ne s'appliquait pas. En fait, le dernier

[Texte]

decision, if you will refer to it, indicated that the committee was prepared to re-examine its decision.

Mr. D. Lefebvre: I did not say that Section 262 does not apply. I am saying that it was not used to force the railways to provide certain facilities.

Mr. Thompson: Because it was found that those facilities were adequate.

Mr. Benjamin: Adequate, and reasonable effort.

Mr. D. Lefebvre: Well, I . . .

Mr. McKnight: Then, Mr. Chairman, if I could . . .

Mr. Benjamin: Let us keep these two lawyers fighting.

• 1400

Mr. McKnight: No, but Section 262 has never been used to force the movement of grain because of railroad lack of performance. Is that what I understand from both . . . ?

Mr. Thompson: I know of no case where the railways have refused to haul grain under the Crow rate. Mr. Benjamin's application dealt not with the refusal by the railways to haul grain but with the question of the adequacy of the car fleet. So I take the position that there is no direct decision point as far as grain is concerned. The leading case is the Patchett case. The Patchett case dealt with a similar provision in the British Columbia Railway Act, not the federal Railway Act, although the provisions were very similar if not identical, and it dealt with a situation where a railway company refused to serve a plant because people were throwing rocks at the operators of the train and there was a threat to their safety. The court decided that under those circumstances there was no absolute obligation to serve that plant and thereby put the trainman in danger of injury.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, on a point of correction. I apologize to Mr. Thompson. He was right. I had two applications, one on grain cars and one on livestock cars, and I lost both of them.

The Chairman: I am sorry I did not get to hear you argue it.

Mr. McKnight: Could I have the audacity to inquire as to the counsel Mr. Benjamin had at that time?

The Chairman: Mr. Mazankowski, and I guess this will wrap up the discussion on this amendment.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, may I ask a question?

[Traduction]

paragraphe de cette décision, si vous voulez vous y référer, disait que le Comité était prêt à réexaminer sa décision.

M. D. Lefebvre: Je n'ai pas dit que l'article 262 ne s'appliquait pas. Je dis simplement qu'il n'a pas été invoqué pour forcer les chemins de fer à fournir certaines installations.

M. Thompson: Parce que l'on a jugé que les installations étaient adéquates.

M. Benjamin: Oui et que l'on faisait des efforts raisonnables.

M. D. Lefebvre: Eh bien, je . . .

M. McKnight: Alors, monsieur le président, si vous me permettez . . .

M. Benjamin: Laissons ces deux avocats se disputer.

M. McKnight: Non, mais l'article 262 n'a jamais été invoqué pour forcer le mouvement des céréales à cause d'un manque de performance des compagnies de chemins de fer. Dois-je comprendre cela des deux amendements proposés?

M. Thompson: À ma connaissance, je ne connais pas de cas où les chemins de fer ont refusé de transporter des céréales au tarif du Pas du Nid-de-Corbeau. Ce que dit M. Benjamin n'a rien à voir avec le refus des compagnies de chemins de fer de transporter du grain, mais a plutôt trait au nombre suffisant de wagons affectés à cette tâche. En conséquence, je suis d'avis que la décision ne touche pas les céréales en soi. Pour cette question le cas de référence par excellence est l'affaire Patchett. En effet, dans cette affaire, il était question d'une disposition analogue dans la *British Columbia Railway Act*, et non pas dans la Loi sur les chemins de fer fédérale, bien que les dispositions soient très semblables sinon identiques, et dans cette affaire il était question d'une compagnie de chemin de fer qui avait refusé de transporter des céréales à une usine, étant donné que les gens jetaient des cailloux aux machinistes et que cela constituait une menace à leur sécurité. La cour a décidé que dans ces circonstances, la compagnie ferroviaire n'était pas dans l'obligation absolue de livrer ces céréales, étant donné que les machinistes risquaient des dommages corporels.

M. Benjamin: Monsieur le président, je voudrais apporter une correction. Je m'excuse auprès de M. Thompson à ce sujet, il avait raison. J'avais deux amendements à proposer, l'un relatif aux wagons transportant les céréales et l'autre portant sur les wagons servant au transport du bétail, et je les ai perdus tous les deux.

Le président: Je ne vous ai pas entendu parler de ces amendements.

M. McKnight: Pourrais-je demander à M. Benjamin ce que lui a dit le conseiller juridique du Comité lorsqu'il lui a parlé de ces amendements?

Le président: Monsieur Mazankowski, vous avez la parole, et je crois qu'ainsi nous mettrons fin à la discussion de cet amendement.

M. Benjamin: Monsieur le président, permettez-moi de poser une question?

[Text]

The Chairman: Mr. Benjamin, I thought you had your round just a few minutes ago.

Mr. Benjamin: For Mr. Mazankowski's information and for the information of the committee, I want to give notice. I hope Mr. Mazankowski's amendment passes, but then we will have to deal with Clause 40.(1)(b) which allows the railroads to charge a surcharge, an additional rate if they go to a joint-line, interline arrangement.

The Chairman: Let us deal with that when we get to it. Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I have to say at the very outset that I am disappointed that Mr. Flis and his colleagues—I take it that he is speaking for his colleagues—cannot see fit to support this amendment. I do genuinely hope they will reconsider because, in my view, if this subclause is not strengthened with the moderate language provided in the amendment then what we are really promoting here is not reciprocal arrangements; what we are really promoting is a form of statutory hypocrisy because in effect it really purports to do something but does not in fact achieve the particular thrust of the subclause.

Throughout the course of this debate we have heard a lot about efficiency. We have heard a lot about the necessity of imposing performance and service guarantees, and that is sort of all part and parcel of the objective of this bill. But if we are not going to put in the kind of teeth required to put into effect and realize that objective, then we are really just going through an exercise in flimflam. I mean, to promote reciprocal and other arrangements, what a general statement, Mr. Chairman.

I think those who look at this bill with some hope that in fact there will be some teeth to invoke the kind of performance requirements, service requirements and efficiency standards that we all hope to achieve would certainly want to see in place the kind of mechanism to ensure that is achieved.

We have heard a lot about Section 262, and there certainly is a variety of opinions as to whether this bill will in effect strengthen the thrust of Section 262.

• 1405

Quite frankly, I point out at this point in time that on the basis of my review of the bill, we are not really going to have any more guarantees under this legislation than we have had heretofore. So unless that is explicitly strengthened, we are going to be back really to square one.

It creates suspicions and questions about things like—and I am reading now from the February 1 statement of the minister, entitled *Western Transportation Initiative: The Policy Decisions*. It really raises questions as to the sincerity of things like this, cited under railway obligations:

[Translation]

Le président: Monsieur Benjamin, je pensais que vous veniez d'expliquer votre point de vue il y a quelques minutes.

M. Benjamin: Pour la gouverne de M. Mazankowski et pour informer le Comité, je voudrais donner un avis de motion. J'espère que l'amendement proposé par M. Mazankowski sera adopté par le Comité, mais il faudra que nous étudions l'alinéa 40.(1)(b), qui autorise les compagnies de chemins de fer à faire payer une surcharge, c'est-à-dire un taux supplémentaire si elles utilisent une ligne conjointe.

Le président: Nous en parlerons lorsque nous y arriverons. Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, je voudrais dire d'emblée que je suis très déçu que M. Flis et ses collègues—je crois qu'il parle au nom de ses collègues ici—n'aient pas jugé bon d'appuyer cet amendement. J'espère très sincèrement qu'ils reconsidéreront leur décision, car à mon avis, si on n'adopte pas un ton plus modéré dans cet amendement, ce qu'on risque de faire ce n'est pas de promouvoir les accords de réciprocité; par contre ce qu'on risque de promouvoir, c'est en quelque sorte une certaine hypocrisie légalisée parce qu'en fait, cet amendement envisage de faire quelque chose de différent de ce qui est prévu dans le paragraphe en cause.

Pendant tout ce débat, on a beaucoup parlé d'efficacité. On a beaucoup parlé de la nécessité d'imposer des garanties quant au résultat et au service fournis, et cela dans une certaine mesure correspond aux objectifs de ce projet de loi. Mais si nous ne renforçons pas de façon suffisante les dispositions du projet de loi, afin d'atteindre cet objectif, tout notre effort ne sera que théorique. J'entends par là que promouvoir des accords de réciprocité ou d'autres arrangements, c'est tout au plus faire une déclaration de portée générale, monsieur le président.

A mon avis, ceux qui s'attendent et espèrent que dans ce projet de loi des contraintes seront imposées aux participants pour que l'on obtienne des résultats, pour que le travail se fasse de façon efficace, qu'il y ait des normes respectées, espèrent tous voir entrer en vigueur des mesures qui permettront précisément d'atteindre ces résultats.

On a beaucoup parlé de l'article 262, et plusieurs membres du Comité se sont posé la question de savoir si ce projet de loi de fait renforcerait la tendance que l'on décèle dans l'article 262.

Franchement, je voudrais signaler qu'après avoir étudié le projet de loi, nous n'aurons dans le fond pas plus de garanties avec ces textes que nous n'en avons eu jusqu'à présent. Donc, à moins de renforcer de façon très précise certaines dispositions, nous en reviendrons à notre point de départ.

Cela crée le doute et pose des questions sur des choses comme—et je cite maintenant une partie de la déclaration qu'a faite le ministre le 1^{er} février, intitulée *Mesures touchant le transport des grains à destination de l'Ouest: décision politique*. En fait, cela ne manque pas de poser des questions quant à la sincérité de certaines mesures relatives aux obligations des chemins de fer:

[Texte]

It will negotiate developmental freight rates for a period of years for some agricultural products, and government representatives will monitor the negotiations between the railways and the various shipper groups.

I see nothing in this bill that will really effect that particular claim.

I could go on to cite the fact that they are going to:

... implement, in consultation with appropriate provincial and federal departments, rate groupings for the economic regions in Saskatchewan and Manitoba similar to those that have historically existed in eastern Canada and were more recently implemented in Alberta. This will assist business and industry in small centres.

That is just rhetoric, hollow rhetoric, unless you can put it into legislative form.

This particular clause, as it now stands, really is just a gesture. It is really just a gesture and a little bit of flim-flam so the minister and the government can issue a press release and say: Boy, we are going to get on with the efficiency; we are going to have reciprocal arrangements; we are going to have other arrangements, and everything is going to be dandy and streamlined. But there is nothing that really enforces or compels these kinds of reciprocal arrangements or other arrangements to in effect occur.

So I repeat, Mr. Chairman: To defeat this amendment I have proposed in a moderate form is tantamount to statutory hypocrisy. I really would sincerely hope that Mr. Flis and his colleagues might reconsider.

Mr. Flis: If he wants me to reply, Mr. Chairman...

The Chairman: If you wish to reply, it opens it to another round.

Mr. Flis: Okay, question.

Amendment negated: yeas, 4; nays, 5.

The Chairman: Now, notice of amendment by Mr. McKnight: That Bill C-155 be amended on page 8 in Clause 17.(1)(g) by adding after the word "efficient"...

An hon. Member: I am sorry, that was Mr. Neil's amendment.

The Chairman: Mr. Neil's? I do not have any notice of that, Mr. ...

Mr. Benjamin: I know; I just proposed at line 1 in Clause 17.(1)(g) ... I move that Bill C-155 be amended on page 8 in Clause 17.(1)(g) in line 1 by adding, after the word "promote", the following thereto: "and may require, if necessary". It changes "shall" to "may".

The Chairman: Could I have it in writing, please?

Mr. Benjamin: Sure.

[Traduction]

Il sera question de négocier des tarifs de fret pour plusieurs années pour certaines denrées agricoles, et les représentants du gouvernement suivront les négociations entre les compagnies de chemins de fer et les différents expéditeurs.

Je ne vois rien dans ce projet de loi qui touche cet aspect particulier.

Je pourrais poursuivre en citant la même déclaration:

... mettre en vigueur, conjointement aux ministères provinciaux et fédéraux appropriés, des regroupements de tarifs pour la Saskatchewan et le Manitoba similaires à ceux qui existent historiquement dans l'Est du Canada et qui, très récemment, ont été mis en œuvre en Alberta. Cela permettra d'aider les petites entreprises et l'industrie dans les villes plus petites.

Tout cela, c'est du vent, à moins que l'on parvienne à donner à ces vœux pieux une traduction législative.

Cet article, tel qu'il est libellé, est tout au plus un geste. Je dirais aussi que c'est un peu de la poudre aux yeux pour que le ministre et le gouvernement puissent publier un communiqué de presse dans lequel ils diront: nous allons insister sur l'efficacité des opérations; il y aura des accords de réciprocité, d'autres arrangements et tout sera pour le mieux dans le meilleur des mondes. Mais au fond, il n'y a aucune disposition qui oblige les participants à respecter ces accords de réciprocité ou autres, ce qui leur donnerait une véritable existence.

Donc, je tiens à le redire, monsieur le président, rejeter l'amendement que je propose, qui est modéré, cela est synonyme d'hypocrisie légalisée. J'espère sincèrement que M. Flis et ses collègues reconsidéreront leur décision.

M. Flis: Si M. Mazankowski veut que je lui réponde, monsieur le président...

Le président: Si vous voulez répondre, nous passerons à un autre tour de questions.

M. Flis: Très bien. L'amendement est mis aux voix.

L'amendement est rejeté par cinq voix contre quatre.

Le président: Jetez un coup d'oeil à l'amendement proposé par M. McKnight: Que le Bill C-155 soit amendé à la page 8, alinéa 17g) par l'addition après le mot «efficace»...

Une voix: Excusez-moi, c'était l'amendement proposé par M. Neil.

Le président: Par M. Neil. On ne me l'a pas dit...

M. Benjamin: Je sais; j'ai proposé à la première ligne de l'alinéa 17.(1)g) ... Je propose que le Bill C-155 soit amendé à la page 8 paragraphe 17.(1)g) première ligne par l'addition après le mot «promouvoir» de ce qui suit: «et peut exiger au besoin». On doit changer «doit» par «peut».

Le président: Pourriez-vous mettre cela noir sur blanc, s'il vous plaît.

M. Benjamin: Certainement.

[Text]

• 1410

The Chairman: The difference in the two amendments is obvious. I do not suppose we need to go through all the discussion again. Are we ready for the question?

Mr. Benjamin: It makes it easier, I hope, for the government members, if you really mean business about making the railroads more efficient.

The Chairman: Shall the amendment carry?

Amendment negated.

The Chairman: Mr. Neil.

Mr. Neil: Thank you very much, Mr. Chairman.

I have a short amendment to this particular clause. During the course of these proceedings we have always indicated our concern about the producers and maximizing the returns to the producers, and that is the purpose . . .

The Chairman: I think we are not talking about the same amendment. I am talking about the one that, on line 3, adds the words "and reliable" after the word "efficient".

Mr. Neil: I do not have a copy of that.

The Chairman: It is Mr. Mayer who had given me notice, but he is not here.

Mr. Neil: I have it now.

The Chairman: Not "reliability"; we have "and reliable".

Mr. Neil: This is an amendment, Mr. Chairman, which is as follows, that Bill C-155 be amended on page 8 in Clause 17.(1)(g) by adding after the word "efficient", on line 3, the following thereto: "and reliable".

The Chairman: So Clause 17.(1)(g) would then read:
promote reciprocal and other arrangements between the railway companies to facilitate the efficient and reliable movement of grains.

Shall the amendment carry?

Amendment agreed to.

The Chairman: I have a notice of motion by Mr. Neil.

Mr. Neil: Thank you.

I have already given my explanation as far as this one is concerned, Mr. Chairman. I will not repeat it.

The Chairman: That is appreciated.

Mr. Neil: I would simply read the amendment. It is as follows, that Bill C-155 be amended on page 8 in Clause 17.(1)(g) by adding after the word "grain" on line 3 the following thereto: "for the purpose of maximizing returns to producers."

The Chairman: Clause 17.(1)(g) would then read, as amended,

promote reciprocal and other arrangements between the railway companies to facilitate the efficient and reliable movement of grain for the purpose of maximizing returns to producers.

[Translation]

Le président: La différence entre les deux amendements est évidente. Je ne pense pas qu'il soit besoin de reprendre toute la discussion. Sommes-nous prêts à voter?

M. Benjamin: Cela rend la chose plus facile, je crois, pour les membres du gouvernement à condition qu'ils veuillent véritablement accroître l'efficacité des chemins de fer.

Le président: L'amendement est-il adopté?

L'amendement est rejeté.

Le président: Monsieur Neil.

M. Neil: Merci beaucoup, monsieur le président.

Je voudrais présenter un bref amendement à cet article. Au cours de nos délibérations nous nous sommes toujours souciés de maximiser les profits des producteurs, et c'est l'objectif . . .

Le président: Je pense que nous ne parlons pas de la même chose. Nous parlons maintenant d'ajouter à la ligne 3 les mots «et fiable après le mot «efficace».

M. Neil: Je n'ai pas reçu copie de cet amendement.

Le président: Monsieur Mayer, qui n'est pas ici pour l'instant, m'avait donné copie de son amendement.

M. Neil: Voilà, je l'ai trouvée.

Le président: Il ne faut pas dire «fiabilité»; mais plutôt «et fiable».

M. Neil: L'amendement se présente donc monsieur le président, comme suit: Que le Bill C-155 soit amendé à la page 8 de l'alinéa 17.(1)(g) par l'addition après le mot «efficace» à la troisième ligne, de ce qui suit: «et fiable».

Le président: Donc l'alinéa 17.(1)(g) se lirait comme suit:

Promouvoir des accords de réciprocité et d'autres arrangements entre les compagnies de chemins de fer afin de faciliter le transport efficace et fiable des grains.

L'amendement est-il adopté?

L'amendement est adopté.

Le président: J'ai un avis de motion de M. Neil.

M. Neil: Merci beaucoup.

J'ai déjà donné mes raisons en ce qui concerne cet amendement, monsieur le président, je ne me répéterai donc pas.

Le président: Nous vous en sommes reconnaissants.

M. Neil: Permettez-moi simplement de donner lecture de l'amendement. Que le Bill C-155 soit amendé à la page 8 alinéa 17.(1)(g) par l'addition après le mot «grain» à la ligne 3 de ce qui suit: «afin de maximiser les profits des producteurs».

Le président: L'alinéa 17.1g), amendé, se lirait donc de la façon suivante:

Promouvoir des accords de réciprocité et d'autres arrangements entre les compagnies de chemins de fer afin de faciliter le transport efficace et fiable des grains afin de maximiser les profits des producteurs.

[*Texte*]

Mr. Neil: Right.

The Chairman: Shall Clause 17.(1)(g) as amended . . .

Mr. Flis: After deleting paragraphs (d) (e) and (f), Clause 17.(1)(g) has to be reworded accordingly.

The Chairman: That is in the previous amendments, so it will be done.

Amendment agreed to.

The Chairman: Now we have Clause 17.(2):

The Administrator may report and make recommendations to the Minister on any study or review carried out under subsection (1).

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I have a new Clause 17.(2) which I would like to move in advance of that one.

The Chairman: In advance of that one?

Mr. Mazankowski: Yes, with the hope of Clause 17.(2) becoming another number, 17.(3) or (4), whatever the case may be.

• 1415

The Chairman: All right.

Mr. Mazankowski: The amendment that I have, Mr. Chairman, is that Bill C-155 be amended on page 8 by adding a new Clause 17.(2) after line 3 and renumbering the subsequent subclauses accordingly:

(2) The Administrator shall be responsible for facilitating the moving of export and domestic grain and shall ensure that the transportation system is efficient, reliable and effective with the objective of maximizing returns to the producers.

Again, Mr. Chairman, there has been throughout this bill an absence in reference . . .

An hon. Member: Could we get a copy?

Mr. Mazankowski: —it is being handed out . . . in reference to producers—I have some more here if you want—and we think the duties and the functions of the administrator should always have in mind the expeditious movement of grain in the most efficient and reliable manner possible.

The Chairman: Discussion?

Mr. Kroeger?

Mr. Lefebvre.

Mr. D. Lefebvre: Mr. Chairman, the powers of the administrator are listed very precisely in Clause 17, and he can only be responsible to exercise his powers and perform his duties in a responsible manner. To add a general clause saying that he shall be responsible for the facilitating is very confusing in that you wonder whether it adds some powers to the list that has just been approved.

[*Traduction*]

M. Neil: C'est exact.

Le président: L'alinéa 17.(1)g), amendé, . . .

M. Flis: Après avoir éliminé les alinéas d), e) et f), l'alinéa 17.(1)g) devra être renuméroté en conséquence.

Le président: Cela figure dans les amendements antérieurs. Ce sera donc fait.

L'amendement est adopté.

Le président: Paragraphe 17.(2):

L'administrateur peut faire rapport au ministre et lui présenter des recommandations sur les études ou examens visés au paragraphe 1.

M. Mazankowski: Monsieur le président, je voudrais proposer un nouveau paragraphe 17.(2) avant celui-là.

Le président: Avant celui-là?

M. Mazankowski: Oui, avec l'espoir que le paragraphe 17.(2) sera renuméroté 17.(3) ou (4) peu importe.

Le président: Très bien.

M. Mazankowski: L'amendement que j'ai maintenant sous les yeux, monsieur le président, vise à amender le Bill C-155 à la page 8 par l'addition d'un nouveau paragraphe 17.(2) après la troisième ligne et la renumérotation des paragraphes qui suivent en conséquence.

(2) L'administrateur est responsable de faciliter les exportations de grain ainsi que le transport de grain au Canada et devra s'assurer que le système de transport fonctionne de façon efficace et fiable afin de maximiser les profits des producteurs.

Une fois de plus, monsieur le président, on n'a pas parlé dans ce projet de loi de . . .

Une voix: Pourrions-nous avoir une copie de l'amendement?

M. Mazankowski: On est en train de le distribuer—je disais qu'on n'a pas parlé des producteurs—j'en ai d'autres ici, si vous voulez—nous pensons que dans l'accomplissement de ses fonctions, l'administrateur devrait toujours veiller à ce que le transport des grains se fasse de la façon la plus efficace, rapide et fiable possible.

Le président: Discussion?

Monsieur Kroeger?

Monsieur Lefebvre.

M. D. Lefebvre: Monsieur le président, les pouvoirs de l'administrateur sont énumérés très précisément à l'article 17, et ce dernier est tenu d'exercer ses pouvoirs de façon responsable. Ajouter une disposition d'ordre générale disant qu'il aura la responsabilité de faciliter le transport des grains risque de compliquer les choses en ce sens que l'on se pose la question si certains pouvoirs sont ajoutés à la liste qui vient d'être approuvée.

[Text]

If it is felt that this general statement is required, maybe the wording could be changed as follows: "The Administrator shall exercise his powers in such a manner as to facilitate the movement of grain for export", etc., "to ensure the movement of export and domestic grain . . .". To add the words "domestic grain" is a bit confusing because we have defined grain . . .

Mr. Mazankowski: All right, okay.

Mr. D. Lefebvre: —as something that moves to Thunder Bay so . . .

Mr. Mazankowski: Okay, a movement of grain.

Mr. D. Lefebvre: —just "grain" may be better.

Mr. Mazankowski: Okay.

Mr. D. Lefebvre: And to ensure.

The Chairman: I wonder if I could have a copy of that, which I suspect would mean, Mr. Mazankowski, if you accept that, you are withdrawing this one with the consent of the committee?

Mr. Dubois: And change the wording?

Mr. Mazankowski: Yes, I would agree to that. I think that it is . . .

The Chairman: Does the committee agree? Agreed.

Mr. Mazankowski: —important to have the words synchronized with the general wording of the bill, and I would agree to that if that met with the approval of the committee.

The Chairman: Okay. Would you give us the new wording?

Mr. Mazankowski: Could I call upon my legal counsel to present that on my behalf?

Mr. Chairman, I move that Bill C-155 be amended on page 8 by adding a new Clause 17.(2) after line 3 and renumbering the subsequent subclauses accordingly:

(2) The Administrator shall exercise his powers in such manner as to facilitate the movement of grain and to ensure that the transportation system is efficient, reliable and effective with the objective of maximizing returns to the producers.

The Chairman: Thank you.

You have heard the amendment.

Mr. Lefebvre.

Mr. D. Lefebvre: I am sorry; I forgot. In the third line: "to ensure that the grain transportation system".

Mr. Mazankowski: Okay.

• 1420

The Chairman: It is moved by Mr. Mazankowski that there be a new subclause (2) to Clause 17 as follows:

[Translation]

Si le Comité est d'avis que cette déclaration générale est nécessaire, on pourrait peut-être changer le libellé comme suit: «L'administrateur doit exercer ses pouvoirs de façon à faciliter le transport des grains destinés à l'exportation» et cetera, «garantir le transport des céréales d'exportation et destinées au marché national . . .». Ajouter les mots «céréales domestiques», rend les choses un peu confuses parce que nous avons déjà défini ce que nous entendions par grain . . .

M. Mazankowski: Très bien.

M. D. Lefebvre: . . . comme quelque chose qui va vers Thunder Bay donc . . .

M. Mazankowski: Très bien, un mouvement de grain.

M. D. Lefebvre: . . . parler de «grain» seulement est peut-être mieux.

M. Mazankowski: Très bien.

M. D. Lefebvre: Et de garantir.

Le président: Je voudrais avoir copie de cela, et je pense, monsieur Mazankowski, que si vous acceptez ce qui vient d'être dit vous retirez votre amendement avec le consentement du Comité?

M. Dubois: Et un changement dans le libellé?

M. Mazankowski: Oui, je suis d'accord. Je pense que . . .

Le président: Le Comité est-il d'accord? Très bien.

M. Mazankowski: . . . Je crois qu'il est important que les termes utilisés cadrent bien avec le libellé général du bill, et compte tenu de l'approbation du Comité j'accepterais de modifier le libellé de l'amendement.

Le président: Très bien. Voulez-vous nous donner lecture du nouveau libellé?

M. Mazankowski: Puis-je demander à mon conseiller juridique de le faire pour moi?

Monsieur le président, je propose que le Bill C-155 soit amendé à la page 8 par l'ajout d'un nouveau paragraphe 17.(2) après la troisième ligne et par la renumérotation des paragraphes qui suivent:

(2) L'administrateur doit exercer ses pouvoirs de façon à faciliter le mouvement des grains et à veiller à ce que le système de transport soit efficace, fiable afin de maximiser les profits des producteurs.

Le président: Merci.

Vous avez entendu l'amendement.

Monsieur Lefebvre.

M. D. Lefebvre: Excusez-moi, j'ai oublié. A la troisième ligne: «pour garantir que le système de transport des grains».

M. Mazankowski: Très bien.

Le président: M. Mazankowski propose un nouveau paragraphe 2 à l'article 17 qui se présente comme suit:

[Texte]

The Administrator shall exercise his powers in such manner as to facilitate the movement of grain and to ensure that the grain transportation system is efficient, reliable and effective, with the objective of maximizing returns to the producer.

Mr. Flis.

Mr. Flis: It is probably obvious, but I am wondering whether livestock producers would question this amendment. You are talking about movement of grain for export and domestic purposes. I know it has been wiped out, but that was the intent.

Mr. Mazankowski: Movement of grain: it applies to everything.

Mr. Flis: You are talking about maximizing returns to the producers. Are you also looking after the interests and maximizing the returns to the livestock producers?

Mr. Mazankowski: There is nothing in this bill that looks after the livestock producers or maximizes their return, so why do we want to clutter it up with any superfluous phrases?

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: It is some more window dressing. I will not use any stronger words. I can support the amendment, for all the good it will do. The objective of maximizing returns to the producers is still coupled with the producers paying higher freight charges.

Mr. Mazankowski: We have not gotten to that.

The Chairman: It is a rhetorical statement; you are not addressing yourself to the amendment.

Mr. Benjamin: It is maximizing returns to producers while they have to pay more.

Amendment agreed to.

The Chairman: Thank you. That means the present Clause 17.(2) becomes Clause 17.(3).

Clause 17.(3) reads:

The Administrator may report and make recommendations to the Minister on any study or review carried out under subsection (1).

Mr. McKnight: Mr. Chairman, I have an amendment.

The Chairman: You have?

Mr. McKnight: Yes, I have.

The Chairman: Well hold forth, sir.

Mr. McKnight: I have given you a copy, sir. I have copies for the rest of the committee. This would be, with the renumbering . . .

The Chairman: It would be Clause 17.(3) if it is an amendment to that.

[Traduction]

L'administrateur doit exercer ses pouvoirs de façon à faciliter le transport des grains et veiller à ce que le système de transport soit efficace et fiable afin de maximiser les profits des producteurs.

Monsieur Flis.

M. Flis: C'est probablement évident, mais je me demande si les éleveurs trouveraient à redire à cet amendement. Vous parlez du transport des grains pour l'exportation ainsi que pour le marché domestique. Je sais que l'on a éliminé le transport national, mais c'est ce que l'on voulait faire.

M. Mazankowski: Vous parlez du transport des grains, mais cet amendement s'applique à n'importe quel type de transport à mon sens.

M. Flis: Vous parlez de maximiser les profits des producteurs. Est-ce que vous vous intéressez également aux intérêts des éleveurs afin de maximiser également leurs profits?

M. Mazankowski: Dans ce projet de loi, il n'y a aucune disposition qui touche les éleveurs ou qui vise à maximiser leurs profits, pourquoi donc voudrions-nous obscurcir le projet de loi avec des phrases superfétatoires?

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Voilà encore une disposition «pour la galerie». Je n'en dirai pas plus. J'accepte l'amendement, pour tout le bien qu'il pourra faire! L'objectif visant à maximiser les rendements des producteurs est toujours tributaire du fait que ces derniers doivent payer des frais de transport plus élevés.

M. Mazankowski: Nous n'en sommes pas arrivés là.

Le président: C'est du vent; vous-même vous ne parlez pas de l'amendement en question.

M. Benjamin: L'amendement a pour objet de maximiser les profits des producteurs mais en retour on leur demande de payer davantage.

L'amendement est accepté.

Le président: Merci. Cela veut dire que maintenant le paragraphe 17.(2) devient le paragraphe 17.(3).

Le paragraphe 17.(3) se présente comme suit:

L'administrateur peut faire rapport au ministre et lui présenter des recommandations sur les études ou examens visés au paragraphe 1.

M. McKnight: Monsieur le président, je voudrais proposer un amendement à ce paragraphe.

Le président: Ah bon!

M. McKnight: C'est exact.

Le président: Attendez un petit moment s'il vous plaît.

M. McKnight: Je vous ai remis copie de l'amendement. J'en ai d'autres pour les membres du Comité. Il s'agirait compte tenu de la renumérotation de . . .

Le président: Du paragraphe 17.(3) s'il s'agit d'un amendement à ce paragraphe.

[Text]

Mr. McKnight: I move that Bill C-155 be amended in Clause 17.(3) on page 8 by substituting the word "shall" for the word "may" on line 4, and adding at line 7 after (1) the following thereto: "and all reports shall be made public". I think it is fairly self-explanatory; it is in the spirit of keeping the public informed as to actions, and it is imposing a condition.

The Chairman: Mr. Kroeger, do you wish to comment?

Mr. Kroeger: The main point of difficulty arises if it is intended that recommendations to the minister be made public. That would be contrary to long-established practice, and even would go beyond the provisions of the Access to Information Act. The basic logic has always been that if you want an official to give his best advice to the minister, and not with an eye to making himself look good in the public prints, that advice has to be private.

• 1425

The Chairman: I think that is a very good point. I do not know if "report" and "making recommendations" are two separate things, but I would suspect they are not necessarily because a report could contain recommendations. I would encourage you, Mr. McKnight, to withdraw your proposed amendment, otherwise I might have to make a ruling on it.

Mr. McKnight: Before I would place that burden upon your broad shoulders, Mr. Chairman, could I ask the committee's legal counsel as to the interpretation of my amendment and the acceptability of it in present practices or accepted practices regarding Cabinet discussion. I presume that is what Mr. Kroeger was referring to.

Mr. Kroeger: Not just Cabinet discussion.

The Chairman: Recommendations from officials to a minister, otherwise he is not going to get any recommendations that may have any controversy attached to them.

Mr. Thompson: First of all, the subclause deals only with any study or review carried out under Clause 17.(1). I suppose in the day-to-day activity of the administrator, if he made a report to the minister, he is not required to make that public under this amendment. Similarly, if he were making recommendations to the minister as the result of his day-to-day activity, he would not have to make them public. No, the chairman has suggested that with the amendment he must make all reports public. The wording, if I understand it correctly, is confined to any specific study or review carried out under Clause 17.(1).

Mr. McKnight: Right. That is where it is imposed.

Mr. Thompson: If the amendment were intended to encompass every communication going from the administrator

[Translation]

M. McKnight: Je propose que le projet de loi C-155 soit amendé au paragraphe 17.(3), page 8 en remplaçant les mots «devra» par le mot «peut», à la quatrième ligne et en ajoutant à la ligne 7 après (1) ce qui suit: «et tous les rapports devront être rendus publics». Je crois que cela n'exige aucune autre explication, cet amendement je le propose afin de rendre publiques les mesures prises, ce qui constitue pour moi une condition.

Le président: Monsieur Kroeger, un commentaire à ce sujet?

M. Kroeger: La principale difficulté découle du fait que l'on veut rendre publiques les recommandations faites au ministre. Cela serait contraire à une pratique établie de longue date, et irait plus loin que ce que prévoient les dispositions de la Loi sur l'accès à l'information. Depuis toujours, si l'on veut qu'un fonctionnaire conseille le plus judicieusement possible le ministre, sans souci de bien «paraître», il faut que les conseils qu'il donne au ministre ne soient pas rendus publics.

Le président: Vous soulevez là une question très valable. Je ne sais pas si le fait de faire rapport «et faire des recommandations» sont deux choses bien distinctes, mais je crois que ce n'est pas nécessairement la même chose parce qu'un rapport peut contenir des recommandations. Je vous encouragerais donc monsieur McKnight à retirer votre amendement faute de quoi il me faudra peut-être trancher à ce sujet.

M. McKnight: Avant toutefois de vous accabler de cette lourde tâche, monsieur le président, permettez-moi de demander au conseiller juridique du Comité s'il considère que mon amendement est acceptable en l'état actuel des choses ou selon les pratiques établies relativement aux discussions du Cabinet. Je crois que c'est à cela que M. Kroeger faisait allusion.

M. Kroeger: Non pas seulement les discussions en Cabinet.

Le président: Il s'agit de recommandations d'un fonctionnaire à un ministre, sinon on peut penser que le ministre ne recevra jamais aucune recommandation qui risque d'être controversée.

M. Thompson: En premier lieu, le paragraphe n'a trait qu'aux études ou examens effectués en vertu du paragraphe 17(1). Je crois qu'un administrateur qui fait rapport au ministre, dans le cadre de ses activités journalières, n'est pas tenu par cet amendement de rendre public son rapport. Dans le même ordre d'idées, l'administrateur qui fait des recommandations au ministre dans le cadre de ses activités de tous les jours ne serait pas obligé de les divulguer non plus. Non, le président a dit que cet amendement aurait pour effet d'obliger l'administrateur à rendre publics tous les rapports. Si je comprends bien, le libellé ne touche que certaines études ou examens bien précis effectués en vertu du paragraphe 17.(1).

M. McKnight: C'est exact. C'est dans ce cas que la divulgation est obligatoire.

M. Thompson: Si l'amendement avait pour objet de viser toute communication entre l'administrateur et le ministre, je

[Texte]

to the minister, then I certainly agree with Mr. Kroeger. That is absolutely unworkable. You have to preserve a line of confidential communication. If if you look at what is left of Clause 17.(1), what are the studies and reviews that might be subject to reporting? In the case of Clause 17.(1)(a), these are studies which the committee has agreed he should do. It does not seem to me to be the kind of material that would be terribly confidential. It might be more in the nature of public information.

Mr. McKnight: If I could interrupt, Mr. Thompson, more in the nature of the briefings or the reports that would be given by the committee as we have put in the act in previous clauses. Would that be . . .

Mr. Thompson: Yes. There would be no reports made to the minister under what is now subclause (3) I guess, as proposed under 17.(1)(b), because in that case there is no study or review as such. There are simply the duty to make recommendations.

Did subclause (c) survive?

The Chairman: Yes.

Mr. Thompson: Clause 17.(1)(c) reads "provide advice to and cooperate with system participants . . ." There is no review there as I understand it, nor is there a study. I believe that subclauses (d), (e) and (f) are gone.

The Chairman: Yes.

Mr. Thompson: Subclause (g) does not involve a study or review. Just to summarize, it seems to me that the amendment, now that the changes have been made, can refer only to the study referred in 17.(1)(a).

The Chairman: I still have a procedural problem because 17.(1)(a) is:

The Administrator may

(a) with the concurrence of the Committee, and shall, at the direction of the Minister, carry out studies on any matters related to the transportation, shipping and handling of grain.

It seems to me that in any study directed by the minister, the minister has a right to receive and decide whether it should be made public or not, and not some official. It seems to me that is contrary to the parliamentary tradition.

Mr. McKnight: It is not an official who will make that decision, Mr. Chairman, with all due respect. A standing committee of the House of Commons is making it right now.

The Chairman: That is right, but I do not think it is within the power of the committee to authorize an official to make a

[Traduction]

serais dans ce cas d'accord avec M. Kroeger. C'est parfaitement impossible. Il faut en effet que certaines communications restent confidentielles. Si vous jetez un coup d'oeil aux dispositions restantes du paragraphe 17.(1), quelles sont les études et examens qui pourraient faire l'objet d'un rapport de l'administrateur? À l'alinéa 17.(1)a), il est question d'études que le Comité a convenu que l'administrateur devrait faire. Il ne me semble pas qu'il s'agisse-là d'informations extrêmement confidentielles. En fait, il s'agirait davantage d'informations publiques.

M. McKnight: si vous me permettez d'intervenir monsieur Thompson, il s'agirait de séances d'information ou de rapports remis par le Comité au ministre comme nous l'avons prévu dans les articles antérieurs. Serait-ce . . .

M. Thompson: C'est exact. Aucun rapport fait au ministre en vertu de ce qui est maintenant le paragraphe 3, je pense, ou tel qu'envisagé à l'alinéa 17.(1)b), parce que dans ce cas, il n'est pas question d'étude ni d'examen en tant que tel. Il est tout simplement question de l'obligation qu'a l'administrateur de faire des recommandations.

Est-ce que l'alinéa c) a survécu?

Le président: Oui,

M. Thompson: L'alinéa 17.(1)c) se présente comme suit: «conseiller les participants . . . et leur prêter son concours . . . ». Il n'est pas question d'examen dans cet alinéa si je comprends bien, pas plus d'ailleurs qu'il n'est question d'étude. Je crois que les alinéas d) e) et f) sont tombés.

Le président: Oui.

M. Thompson: L'alinéa g) ne fait aucunement mention d'étude ou d'examen. Pour me résumer donc, il me semble que l'amendement, étant donné que maintenant les changements ont été apportés, ne peut que se référer aux études visées à l'alinéa 17.(1)a).

Le président: Il se pose toujours un problème procédurier parce que l'alinéa 17.(1)a) stipule:

L'administrateur peut

a) avec le consentement du Comité, ou doit sur instruction du ministre, mener des études sur les questions afférentes au transport, à l'expédition ou à la manutention du grain.

Il me semble que dans toute étude demandée par le ministre, ce dernier a le droit de décider s'il veut que cette étude soit rendue publique ou non et non pas un fonctionnaire quelconque. Il me semble que c'est contraire à la tradition parlementaire.

M. McKnight: Ce n'est pas un fonctionnaire qui va prendre cette décision monsieur le président, je vous le fais remarquer avec tout le respect qu'il convient. Un Comité permanent de la Chambre des communes est en train de s'en charger pour l'instant.

Le président: Vous avez raison, mais je ne crois pas qu'un comité puisse autoriser un haut fonctionnaire à mener une

[Text]

study authorized by a minister that a minister has authorized one of his officials to make—that this committee or any committee should take it upon itself to decide that that document should be made public. I think only the minister would have the discretion to make that public. It is on that basis that I would be inclined to make my ruling, notwithstanding what Mr. Thompson has said.

Mr. McKnight: Not to debate your ruling, Mr. Chairman, but to ask then for some direction: If an amendment was made specifically to Clause 17.(1)(a)

(a) with the concurrence of the Committee, communications between the Administrator and the Committee and studies thereof

Would that, in your opinion, then cause a breach of ministerial direction or whatever you are basing your judgment upon, sir?

The Chairman: No, it would not, but it would seem to me that it might in large measure hamper the freedom of exchange of views and ideas between the Administrator and the Committee if those kinds of discussions and the results of them are . . .

I happen to believe in access to information too, and I do not want to be restrictive; but I think there are certain things that must be reserved for the elected representatives of the people and not appointed officials—and I say that without any deprecation to any of the officials in this room, or any others for that matter.

Mr. Kroeger.

Mr. Kroeger: Mr. Chairman, I wonder if it would help Mr. McKnight if I were to point out that most of the reports and studies done by the Administrator would automatically be publicly accessible under the Access to Information Act. In that sense I do not know whether one would gain very much with this amendment. Where there is a question of whether a document is advice to a minister or a report, that could be sorted out under the provisions of the Access to Information Act rather than trying to write it in here. Also, I would point out to the committee that in one of the consequential amendments at the back of the bill there is an explicit reference to the application of the Access to Information and Privacy Acts.

Mr. McKnight: The only problem there is that there is a small fee involved, but if we put it in this legislation it is immediate and given to the people who require it without cost. I do not know whether the Irish are known for the frugal use of their funds, but you can use them in other ways than in the access to information.

The Chairman: Mr. Lefebvre.

Mr. D. Lefebvre: To say in this bill that it shall be made public does not mean that it has to be distributed widely without cost. People might still have to . . .

[Translation]

étude autorisée par un ministre lorsque celui-ci a déjà sommé un de ses fonctionnaires à effectuer une étude, je ne crois pas que ce comité ou tout autre comité puisse décider d'exiger que ce document soit rendu public. Je pense que seul le ministre devrait pouvoir décider de rendre un document public. C'est là-dessus que je fonderais ma décision, malgré ce que M. Thompson a dit.

M. McKnight: Je ne veux pas contester votre décision, monsieur le président, j'aimerais quelques éclaircissements seulement: si un amendement était apporté à l'alinéa 17.(1)a)

a) avec le consentement du Comité, des communications entre l'administrateur et le Comité et des études

Selon vous, cela porterait-il atteinte à la direction ministérielle ou à tout autre élément de justification de votre décision?

Le président: Non, mais j'ai l'impression que cela nuirait considérablement au libre échange d'opinions et d'idées entre l'administrateur et le Comité si la teneur des discussions et les résultats étaient . . .

Je crois en l'accès à l'information, et je ne veux pas être limitatif; mais je pense qu'il y a certaines choses qui doivent rester entre les représentants élus du peuple et ne pas parvenir aux fonctionnaires qui sont nommés; et je dis cela sans dénigrer les hauts fonctionnaires ici présents aujourd'hui ou tout autre.

Monsieur Kroeger.

M. Kroeger: Monsieur le président, je ne sais pas si cela aiderait M. McKnight si je lui faisais remarquer que la plupart des rapports et études effectués par l'administrateur seraient automatiquement disponibles à la population en vertu de la Loi sur l'accès à l'information. Ainsi, je ne vois pas comment cet amendement pourrait changer quoi que ce soit. La question de savoir s'il s'agit d'un document consultatif ou d'un rapport destiné à un ministre pourrait être réglée aux termes des dispositions de la Loi sur l'accès à l'information plutôt qu'aux termes d'une disposition que l'on pourrait inclure ici. En outre, je vous ferais remarquer que dans un des articles découlant du projet de loi, l'application de la Loi sur l'accès à l'information et de la Loi sur la protection des renseignements personnels est explicitement mentionnée.

M. McKnight: Le seul problème c'est qu'en vertu des lois susmentionnées il y a des coûts, et si nous incluons une telle disposition dans le projet de loi, ce service sera immédiat et gratuit pour ceux qui le demandent. Je ne sais pas si les Irlandais sont reconnus comme étant économes, mais vous pouvez certainement dépenser votre argent à des fins autres que l'accès à l'information.

Le président: Monsieur Lefebvre.

M. D. Lefebvre: Si on précise dans le projet de loi que les documents et rapports doivent être rendus publics, cela ne veut pas nécessairement dire qu'ils seront distribués largement sans frais. Les gens devront peut-être quand même . . .

[Texte]

Mr. McKnight: I know, but it would be made public to elected members of the Parliament of Canada and in that way certainly can be made public without cost.

You should see my mailing list, sir.

The Chairman: It does not mean there is not a cost involved. Mr. Mazankowski wants to speak to it if you want to wait.

Mr. McKnight: Okay, please.

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman.

I know that you have some difficulty with the amendment, but I merely want to point out to you that the success of the administrator will depend to a large extent upon his ability to keep the public and all parties informed about the system's operations with respect to its achievements and with respect to its shortcomings. If there is not any compelling reason not to report, we may hear about the system's achievements but not necessarily about the system's shortcomings. I think when you have a system as complex and as widespread as the grain handling and transportation system one of the important components in the success of ensuring that there is harmony and co-ordination is to ensure that all system participants are adequately informed. That was really one of the important pillars in the establishment of the Grain Transportation Authority. I think, notwithstanding the fact that it did not have any legislative backing, the fact that through the exercise of persuasion and letting all participants know what the system's shortcomings and achievements were, it alleviated a lot of difficulties and solved problems before they became chronic and thereby affected our ability to deliver and move grain.

• 1435

So if there is another way in which the intent of this can be incorporated, I would hope we might reserve that opportunity.

The Chairman: Yes, Mr. Flis.

Mr. Flis: Mr. Chairman, you made a ruling. I am surprised . . .

The Chairman: No, I did not make a ruling.

An hon. Member: The chairman did not make a ruling.

The Chairman: No, I said I . . .

Mr. Flis: In other words, the amendment . . .

Mr. Mazankowski: If the parliamentary secretary paid attention, he would not . . .

Mr. Flis: Mr. Mazankowski, I do not interrupt you when you speak.

Mr. Chairman, if we are going to have order here, let us have order. I did not interrupt him; I let him finish.

Mr. Mazankowski: So much talk; another waste of time.

Mr. Flis: I would like him to give every member of this committee that same respect.

[Traduction]

M. McKnight: Je sais, mais les documents et rapports seraient transmis aux membres élus du Parlement du Canada et, de cette façon-là, ils seraient certainement rendus publics sans frais.

Vous devriez voir ma liste d'envois, monsieur.

Le président: Cela ne veut pas dire qu'il n'en coûte rien.

Monsieur Mazankowski aurait quelque chose à dire si vous voulez bien.

M. McKnight: Très bien.

M. Mazankowski: Merci, monsieur le président.

Je sais que l'amendement vous cause certaines difficultés, mais je veux simplement vous faire remarquer que le succès de l'administrateur dépendra largement de son habileté à tenir le public et toutes les parties intéressées au courant des opérations du système en ce qui concerne ses réalisations et ses difficultés. Si rien n'oblige l'administrateur à présenter des rapports, on entendra peut-être parler des réalisations du système mais non pas nécessairement des difficultés. Quand on a un système aussi complexe et aussi vaste que celui de la manutention et du transport du grain, je pense que l'un des moyens importants d'assurer la bonne entente et la coordination c'est de veiller à ce que tous les participants au système soient bien informés. C'est vraiment la raison d'être de l'Office du transport du grain. Malgré le fait qu'il n'avait pas d'appui législatif, il n'en demeure pas moins que grâce à un effort de persuasion et à l'information de tous les participants quant aux réalisations et aux difficultés du système, on a réussi à aplanir bon nombre de difficultés et à résoudre beaucoup de problèmes avant qu'ils ne deviennent chroniques et qu'ils n'affectent notre capacité de livrer et de transporter du grain.

S'il y a un autre moyen de réaliser cet objectif, qu'on se réserve la possibilité de l'incorporer au projet de loi.

Le président: Oui monsieur Flis.

M. Flis: Monsieur le président, vous avez rendu une décision. Je suis surpris que . . .

Le président: Non, je n'ai pas rendu de décision.

Une voix: Le président n'a pas rendu de décision.

Le président: Non, j'ai dit que je . . .

M. Flis: En d'autres termes, l'amendement . . .

M. Mazankowski: Si le secrétaire parlementaire avait écouté, il n'aurait pas . . .

M. Flis: Monsieur Mazankowski, je ne vous interromps pas quand vous parlez.

Monsieur le président, si vous voulez de l'ordre, voyez-y. Je ne l'ai pas interrompu, je l'ai laissé terminer.

M. Mazankowski: Tant de paroles, une autre perte de temps.

M. Flis: J'aimerais qu'il ait le même égard envers tous les membres du Comité.

[Text]

Mr. Mazankowski: Another waste of time, too. You should have paid attention.

The Chairman: Mr. Flis has the floor.

Mr. Flis: Mr. Chairman, I was asking you a question. If you did not rule that this was not out of order, then I ask for the amendment to be put. Surely I could finish that sentence without all that kind of crap and interruption.

The Chairman: Order.

Mr. Mazankowski: Well, if it bothers you that you have not paid attention, that is too bad.

Mr. Flis: It bothers me, Mr. Chairman, that not all members of this committee are treated equally.

The Chairman: Order, order! It is bothering me now, too. Order! I did not rule yet on the proposed amendment. I had given Mr. McKnight the opportunity to withdraw if he wished to do so. I am waiting for his response.

Mr. McKnight: And I, Mr. Chairman, after the discussion and the latitude you have allowed the members of committee on this point, would not presume to challenge the ruling of the Chair, and would graciously withdraw that amendment.

The Chairman: Is that agreed?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Thank you.

Mr. Thompson: Mr. Chairman, just a very small housekeeping matter: Since we did go through what is now Clause 17 and found that really the administrator is not going to be involved in any reviews anymore, is it desirable then to leave the words "or review" in this subclause? It is not a major item, but now it seems that this particular subclause is confined to studies, and more particularly those under Clause 17.(1)(a).

The Chairman: I think that is a point well raised, because in the...

Mr. Mazankowski: We had better get the opinion of Mr. Flis on that.

The Chairman:—subclauses that we did remove there was a reference to review. All that would be required would be a motion to remove the words "or review".

Mr. Thompson: I raise that simply for a little bit of debate. It is arguable, I suppose, that the administrator, in making recommendations to the minister under Clause 17.(1)(b), might have carried out some kind of review; I do not know. I do not think it makes a great deal of difference, but it sometimes is necessary to clip a few words off in view of previous deletions.

The Chairman: Mr. Lefebvre, do you care to comment on that?

Mr. D. Lefebvre: No, Mr. Chairman.

Mr. McKnight: Mr. Chairman, not in debate, but in discussion with Mr. Thompson, he said there may be some reviews. That would lead me to almost scramble, Mr. Chairman, for another amendment that would ask that those reviews be made public. When our legal counsel says there may be,

[Translation]

M. Mazankowski: Une autre perte de temps cela aussi. Vous auriez dû écouter.

Le président: M. Flis a la parole.

M. Flis: Monsieur le président, je vous ai posé une question. Si vous n'avez pas jugé que l'amendement était irrecevable, je demanderais que l'amendement soit mis aux voix. Je devrais sûrement pouvoir terminer cette phrase sans tout ce charivari.

Le président: À l'ordre.

M. Mazankowski: Si cela vous ennuie de ne pas avoir écouté, c'est bien dommage.

M. Flis: Ce qui m'ennuie, monsieur le président, c'est que tous les membres de ce Comité ne sont pas traités également.

Le président: À l'ordre, à l'ordre! Cela m'ennuie moi aussi. À l'ordre! Je n'ai pas rendu de décision encore sur l'amendement proposé. J'avais donné l'occasion à M. McKnight de retirer son amendement s'il le souhaitait. J'attends sa réponse.

M. McKnight: Et moi, monsieur le président, après la discussion très ouverte que vous avez permise sur la question, je ne voudrais pas contester la décision du président, et je serais prêt à retirer mon amendement.

Le président: D'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: Merci.

M. Thompson: Monsieur le président, une question bien simple: étant donné que nous avons étudié l'article 17 et décidé que l'administrateur ne s'occupera pas de révision, serait-il souhaitable alors de laisser les mots «ou examen» dans cet alinéa? Ce n'est pas très important, mais il semble maintenant que cet alinéa se limite aux études, et en particulier celle visée à l'alinéa 17.(1)a).

Le président: Je pense que vous avez raison, parce que...

M. Mazankowski: Nous devrions peut-être demander l'opinion de M. Flis là-dessus.

Le président:... dans les alinéas que nous avons supprimés, il était question d'examen. Tout ce qu'il faudrait, c'est une motion visant à supprimer les mots «ou examen».

M. Thompson: J'en parle simplement pour fins de la discussion. Il se pourrait peut-être qu'avant de faire ces recommandations au ministre aux termes de l'alinéa 17.(1)b) l'administrateur ait effectué un examen quelconque; je ne sais pas. Je ne crois pas que cela fasse tellement de différences, mais il faut parfois supprimer quelques mots aux fins de l'uniformisation.

Le président: Monsieur Lefebvre, avez-vous des commentaires là-dessus?

M. D. Lefebvre: Non, monsieur le président.

M. McKnight: Monsieur le président, M. Thompson a dit qu'il pourrait y avoir des examens. Cela me force presque, monsieur le président, à demander un autre amendement pour que ces examens soient rendus publics. Quand notre conseiller juridique dit qu'il pourrait y avoir des examens, et lorsque

[Texte]

and we do not have them explicit within this bill, therefore the administrator, as a functionary, would in some cases—or it is possible that he would in some cases be making reviews of which no one has knowledge.

• 1440

The Chairman: I think the point Mr. Thompson raised is a good one because in Clause 17 there is no reference to any review left, therefore it is redundant to have it in subclause (3). That can be rectified very easily with a simple amendment to remove the two words “or review” in the third line of subclause (3).

Mr. McKnight: No, I think the government should clean up their own bill, Mr. Mazankowski. I am sure the parliamentary secretary will do that.

An hon. Member: It will give him something to do.

The Chairman: Anyway, it has been raised and if . . .

An hon. Member: If they are not going to clean it up, Mr. McKnight, maybe you had better.

Mr. McKnight: Just as a point of order, Mr. Chairman, I find it difficult that we on this side have to continue to clean up this bill.

The Chairman: It is not a point of order, that is a point of argument.

Mr. McKnight: If it is going to be necessary, I would do it, but only to try and make the bill more acceptable to the people who are going to use this bill as a guide for future years to come. So I would so move that Bill C-155, Clause 17.(3), at line . . . darned if I know what it is now . . .

The Chairman: It is line 6, on page 8.

Mr. McKnight: Well, existing line 6.

The Chairman: Yes, well, that is what it is on that page.

Mr. McKnight: On page 8, the words “or review” be removed, period.

The Chairman: Just be removed.

You have heard the amendment that the words “or review” be removed from line 6 of Clause 17.(3).

Mr. Flis.

Mr. Flis: Perhaps Mr. Lefebvre could explain to us whether the study would encompass all of the studies and reviews mentioned under Clause 17.(1), by removal of “or review”.

Mr. D. Lefebvre: It would seem that by its removal the only thing left is the studies carried on either with the concurrence of the committee or at the direction of the minister, under Clause 17.(1) (a).

I just want to point out, Mr. Chairman, that from a technical point of view I suppose a study does not necessarily call for recommendations. A study may just be looking into something that . . .

[Traduction]

ceux-ci ne sont pas explicitement prévus dans le projet de loi, cela voudrait dire que l'administrateur, en tant que fonctionnaire, pourrait dans certains cas . . . ou serait-il possible qu'il fasse des examens à l'insu de tout le monde.

Le président: Je pense que le point que M. Thompson a soulevé est un bon point, parce qu'il n'y a aucune référence à un examen à l'article 17. Par conséquent, il est redondant de l'avoir au paragraphe (3). On peut le rectifier aisément par un amendement visant la suppression des deux mots «ou examen» de la troisième ligne du paragraphe (3).

M. McKnight: Non. Je pense que le gouvernement devrait épurer son propre projet de loi, monsieur Mazankowski. Je suis sûr que le secrétaire parlementaire s'en chargera.

Une voix: Il aura quelque chose à faire.

Le président: De toute façon, le point a été soulevé et . . .

Une voix: Si le gouvernement ne l'épure pas, vous pourriez le faire, monsieur McKnight.

M. McKnight: J'invoque le règlement, monsieur le président. Je trouve difficile que nous, de ce côté, nous devons continuer d'épurer ce projet de loi.

Le président: Ce n'est pas une question de règlement, c'est un point de débat.

M. McKnight: S'il le faut, je le ferai, mais seulement pour qu'il soit plus acceptable pour les personnes qui s'en serviront comme guide dans les années à venir. Donc, je propose que le projet de loi C-155, article 17.(3), ligne . . . du diable si je me souviens où elle se trouve . . .

Le président: C'est la ligne 6 à la page 8.

M. McKnight: La ligne 6 actuelle.

Le président: Oui, c'est ce qu'il y a sur cette page.

M. McKnight: Que les mots «ou examen» à la page 8 soient supprimés. C'est tout.

Le président: Juste supprimés.

Vous avez entendu l'amendement proposé, que les mots «ou examen» soit supprimés à la ligne 6 de l'article 17.(3).

Monsieur Flis.

M. Flis: Peut-être monsieur Lefebvre pourrait-il nous expliquer si l'étude renfermerait toutes les études et tous les examens mentionnés à l'article 17.(1), en supprimant les mots «ou examen».

M. D. Lefebvre: Il semblerait que par cette suppression, il ne reste plus que les études entreprises avec le consentement du comité ou sur les directives du ministre selon l'article 17.(1)(a).

Je veux juste signaler, monsieur le président, que d'un point de vue technique, je suppose qu'une étude ne demande pas nécessairement des recommandations. Une étude peut juste porter sur quelque chose qui . . .

[Text]

The Chairman: Clause 17.(1)(b) says "make recommendations".

Mr. D. Lefebvre: The "may" has been changed to "shall", I believe.

The Chairman: No.

Mr. D. Lefebvre: That has been voted on; I am sorry.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I would like to know Mr. Flis' position on this. Would he support it?

Mr. Flis: No problem with that, Mr. Chairman.

Mr. Mazankowski: We would not want him to . . .

The Chairman: All right, why do you not stop right there. Mr. Flis has no objection.

Amendment agreed to.

The Chairman: The committee has made its decision. I believe that Mr. Mazankowski now has an additional amendment.

• 1445

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I propose that Bill C-155 be amended by inserting after line 7 on page 8 a new section, Clause 17.(4), which states as follows:

the Administrator, on behalf of the Minister, may enter into agreements to provide for the movement of grain by motor vehicle transport where, in his opinion, such agreements would be in the best interests of the grain producers.

The Chairman: We do not have that, Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: I handed them out before lunch. Mr. Bockstael has a copy.

The Chairman: We did not get one, apparently. Wait now. Here they are.

Mr. Mazankowski: It is now Clause 17.(4), Mr. Flis.

The Chairman: It is moved by Mr. Mazankowski that Bill C-155 be amended by inserting after line 7 on page 8 a new Clause 17.(4):

the Administrator, on behalf of the Minister, may enter into agreements to provide for the movement of grain by motor vehicle transport where, in his opinion, such agreements would be in the best interests of the grain producers.

Mr. Flis.

Mr. Flis: I would like to ask Mr. Mazankowski a few questions on this amendment. It looks as if his intention is to provide a more efficient, reliable grain transportation system, which is welcome. By putting this clause in, would there be any danger of the closing of more branch lines. A lot of the producers were concerned about this when we were travelling across the west.

The Chairman: Mr. Mazankowski.

[Translation]

Le président: L'article 17.(1)(b) dit: «faire des recommandations».

M. D. Lefebvre: Le mot «doit» a remplacé le mot «peut» je crois.

Le président: Non.

M. D. Lefebvre: On a voté à ce sujet; désolé.

M. Mazankowski: Monsieur le président, j'aimerais avoir le point de vue de monsieur Flis à ce sujet. L'appuierait-il?

M. Flis: Je ne vois aucun inconvénient, monsieur le président.

M. Mazankowski: Nous ne voudrions pas qu'il . . .

Le président: Pourquoi continuer. Monsieur Flis ne voit aucun inconvénient.

L'amendement est adopté.

Le président: Le comité a rendu sa décision. Je crois que monsieur Mazankowski veut proposer un autre amendement.

M. Mazankowski: Monsieur le président, je propose que le projet de loi C-155 soit amendé par l'insertion, après la ligne 7 de la page 8, d'un nouveau paragraphe, le paragraphe 17.(4), se lisant comme suit:

L'administrateur peut conclure, au nom du ministre, des ententes de transport du grain par véhicule moteur lorsque, selon lui, de telles ententes iraient au mieux des intérêts des producteurs de grain.

Le président: Nous ne l'avons pas, monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Je l'ai distribué avant le déjeuner. Monsieur Bockstael en a une copie.

Le président: Nous n'en avons pas eu, apparemment. Un instant. Voilà.

M. Mazankowski: Il s'agit maintenant du paragraphe 17.(4), monsieur Flis.

Le président: Il est proposé par M. Mazankowski que le projet de loi C-155 soit modifié par l'insertion après la ligne 7 de la page 8 d'un nouveau paragraphe, le paragraphe 17.(4):

l'administrateur peut conclure, au nom du ministre, des ententes de transport du grain par véhicule moteur lorsque, selon lui, de telles ententes iraient au mieux des intérêts des producteurs de grain.

Monsieur Flis.

M. Flis: J'ai quelques questions à poser à monsieur Mazankowski au sujet de cet amendement. Il semble que son intention soit de favoriser un système de transport du grain plus efficace et plus fiable, ce qui est fort louable. Avec ce paragraphe, risquerait-on de faire fermer encore plus d'embranchements? De nombreux producteurs le craignaient lorsque nous étions dans l'Ouest.

Le président: Monsieur Mazankowski.

[Texte]

Mr. Mazankowski: I think there are a number of branch lines that are closing now, Mr. Chairman, and this would only help provide service to those areas where branch lines have been closed. In his report back in 1977, Mr. Hall recommended that the off-line elevator concept be tried and tested because he believed that it had some merit and some value. I think we heard during the course of our hearings that in some cases it would be cheaper to truck grain than to maintain the branch line.

I think the real safety valve here is that it must be done in the best interest of the producers, and the retention or the saving of the branch line would have to be one of those conditions that would be taken into account before he would make such a recommendation. It merely provides the opportunity. It is not mandatory. I think it is important for us to utilize every mode of transportation in the most effective and efficient way, and this gives the administrator the tools with which to do the job.

Mr. Flis: At the primary level, why would the producer want the administrator to do this for him? Would the producer not make this arrangement himself? I can see, later on, transporting the grain from one terminal to the next, or terminal to port, but from farm to elevator or . . .

Mr. Mazankowski: It really does not say that, Mr. Flis. I was thinking of the proposal that was advanced by Justice Emmett Hall. He proposed that the off-line elevator concept be tested on the Fisher branch. If that had been done we would have had some experimentation and some experience as to the pros and cons of that. This way, under this provision, the administrator may be able to do those kinds of tests. We have a situation in the wheat board districts where there are different conditions in different areas. Mr. Reid pointed out the other day that the Peace River district was clearly an area that might be dealt with in an extraordinary or exceptional way.

In this particular case, I think that the administrator, foreseeing or having regard to the difficulties that some producers may have in terms of providing adequate service, could engage in the use of trucks. The other day in Manitoba we heard, for example, that there may very well be opportunities where trucks could in fact provide service cheaper than the existing rail service. I do not know of all the details, but I think by allowing that opportunity to be in place, it gives the administrator some flexibility and freedom to engage in this sort of thing.

• 1450

Mr. Flis: Would you expect then or is your intention that part of the Crow benefit would go to the trucking companies?

Mr. Mazankowski: It does not really say that here, Mr. Chairman. Perhaps that is a possibility, but I think we are looking here at utilizing all modes.

Perhaps we should have gone beyond motor vehicle transport. Perhaps we should have included containers. Perhaps we should have included pipelines.

[Traduction]

M. Mazankowski: Je crois que l'on ferme actuellement de nombreux embranchements, monsieur le président, et ce paragraphe ne ferait que contribuer à desservir les régions où les embranchements sont fermés. Dans son rapport de 1977, M. Hall recommandait de mettre à l'essai le concept de l'élévateur hors-ligne, qui selon lui présentait certains avantages. Je crois que nous avons entendu au cours des audiences que dans certains cas, il serait plus économique de transporter le grain par camion plutôt que de conserver les embranchements.

Je crois que la marge de sécurité réelle réside dans le meilleur intérêt du producteur qui est mentionné et que le maintien d'un embranchement serait l'une des conditions dont il faudrait tenir compte avant d'effectuer une telle recommandation. Ce paragraphe ne fait qu'ouvrir une possibilité, il ne crée pas d'obligation. Je crois qu'il est important que nous utilisions chaque mode de transport de la façon la plus efficace et la plus efficiente possible, et ce paragraphe donne à l'administrateur le moyen de le faire.

M. Flis: Sur le plan fondamental, pourquoi le producteur voudrait-il que l'administrateur fasse cela pour lui? Le producteur ne s'en occuperait-il pas lui-même? Je peux voir ensuite le transport du grain d'un terminal au prochain, ou du terminal au port, mais de la ferme à l'élévateur ou . . .

M. Mazankowski: Ce n'est pas ce qui est dit, monsieur Flis. Je pensais que la proposition du juge Emmett Hall, de mettre à l'essai le concept de l'élévateur hors ligne sur l'embranchement Fisher. Si l'on avait procédé à cet essai, nous aurions une certaine expérience quant au pour et au contre de ce concept. Avec ce paragraphe, l'administrateur pourrait effectuer de telles expériences. Dans les districts de la Commission du blé, la situation est différente selon les régions. Monsieur Reid faisait remarquer l'autre jour que le district de Peace River constituait clairement une région justifiant des mesures exceptionnelles ou extraordinaires.

Dans ce cas particulier, je crois que l'administrateur, en prévision ou en réponse aux difficultés de certains producteurs en vue d'obtenir un service adéquat, pourrait entreprendre d'utiliser des camions. Ainsi, l'autre jour au Manitoba, nous avons entendu qu'il pourrait fort bien exister des situations où en fait les camions pourraient offrir un service moins cher que le service ferroviaire actuel. Je ne connais pas tous les détails, mais je crois qu'en permettant cette possibilité, l'administrateur aurait une plus grande souplesse et une plus grande liberté d'action pour s'engager dans ce genre d'activité.

M. Flis: Souhaitez-vous alors qu'une partie des avantages du tarif du Pas revienne au transport routier?

M. Mazankowski: Ce n'est pas ce qui est dit, monsieur le président. La possibilité existe mais il s'agit là d'utiliser tous les modes de transport.

Peut-être aurait-on dû ne pas se limiter au transport routier et inclure les conteneurs et les pipe-lines?

[Text]

I maintain that trucking is an integral part of the whole grain handling and transportation system. You have these high-powered committees and administrators that are going to be sitting as judge and jury in some cases. Let them have the tools with which to do the job.

Mr. Kroeger: Mr. Chairman, to help the committee grasp the import of Mr. Mazankowski's amendment, I was wondering if he was basing his amendment on the report of the Central Co-ordinating Agency Task Force, and particularly Appendix D, which does some comparisons of trucking costs and branch line costs and alludes on page D-10 to some optional way of proceeding including using the GTA to identify areas of system efficiency, looking at cost alternatives, and then talks about the possibility of federal government programs such as trucking and road assistance. I was wondering, in the first instance, if that was what Mr. Mazankowski had in mind in proposing that amendment.

Mr. Mazankowski: No, Mr. Chairman, to Mr. Kroeger, I had not, quite frankly, looked at that. It was based upon the evidence that we had gathered during the course of the committee and the fact that trucking arrangements have been made in the past which proved to be quite effective. There was the recommendation of Hall. There is a whole host of suggestions that are floating around, and I did not feel competent to recommend one system or the other but rather to allow the administrator and the minister and the committee to explore this avenue and this possibility.

I think when we are dealing with a bill of the magnitude that we have before us we should provide every opportunity and avail ourselves of every opportunity to utilize the most efficient mode to do the job.

Mr. Kroeger: In reply to Mr. Flis's question, I believe that what the CCA Task Force had in mind was possibly trade-offs not against the Crow benefit but against the capital programs that do not figure in this bill. I am thinking, of course, of the branch line rehabilitation program, in which a decision might be made that instead of spending a fixed sum of money to rehabilitate a branch line the government might embark on some sort of arrangements for trucking assistance. That concept has had some discussion.

The possible difficulty about Mr. Mazankowski's amendment is that I do not think the government have ever really addressed this possibility. They have not done so today. I do not exclude at all the possibility that they might at some point in the future, and there is certainly some rather compelling financial logic in the CCA Task Force report, but there is no decision by the government in connection with this bill that they would be ready to take that kind of step as yet.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, that is precisely why the amendment is couched in such words as "may", not "shall". I think "may" really leaves a lot of discretionary power in the hands of the minister, and indeed the government. It might be another 86 years before we have a chance to deal with this bill, and I thought that by that time we may have jet propelled trucks and their efficiency rating may be considerably higher than it is today. I just think we would be derelict in our duty if

[Translation]

J'affirme que les transports routiers font partie intégrante de tout le système de manutention et de transport des grains. Vous avez ces comités et administrateurs très puissants qui seront juges et dans certains cas jurys. Donnons-leur les outils nécessaires.

M. Kroeger: Monsieur le président, pour aider le comité à bien comprendre la portée de l'amendement de M. Mazankowski, puis-je lui demander s'il s'est inspiré du rapport du groupe d'étude de l'Agence centrale de coordination et en particulier de l'annexe D qui compare certains coûts de transport par la route et par les lignes secondaires et fait à la page D-10 allusion à d'autres possibilités et notamment au recours à l'Office du transport du grain pour déterminer les secteurs d'efficacité du système, examiner d'autres solutions sans négliger d'éventuels programmes fédéraux d'assistance au transport routier et à la voirie. Je me demandais donc si c'était ce qu'avait envisagé M. Mazankowski dans son amendement.

M. Mazankowski: Non, monsieur le président, très franchement, je me suis limité aux témoignages que nous avons recueillis au cours de nos audiences sachant que l'on a par le passé conclu des ententes très efficaces pour les transports routiers. Il y a la recommandation de Hall et tout un éventail de suggestions si bien que je ne me sentais pas en mesure de recommander un système plutôt que l'autre et qu'ainsi je préfère laisser l'administrateur et le ministre ainsi que le comité examiner une telle possibilité.

Lorsque nous traitons d'un projet de loi aussi important que celui-ci, il faut ménager toutes les possibilités d'utiliser le moyen d'opération le plus efficace.

M. Kroeger: Pour répondre maintenant à M. Flis, je crois que le groupe d'étude de l'Agence centrale de coordination avait en fait pensé à certaines compensations non pas pour le tarif du Pas mais pour les programmes d'investissement qui ne figurent pas dans ce projet de loi. Je pense évidemment au programme de réaménagement des lignes secondaires pour lequel on pourrait décider que plutôt que de dépenser une somme fixe pour réaménager une ligne secondaire, le gouvernement pourrait essayer de négocier une entente d'assistance au transport routier. On en a discuté.

La difficulté que risque de présenter l'amendement de M. Mazankowski est que je ne crois pas que le gouvernement ait jamais réellement envisagé une telle possibilité. Je ne veux pas du tout dire que cela soit impossible à l'avenir et il y a certainement des données financières assez probantes dans le rapport du groupe d'étude de l'Agence de coordination mais le gouvernement n'a jamais déclaré à propos de ce projet de loi qu'il serait disposé à envisager encore une telle mesure.

M. Mazankowski: Monsieur le président, c'est justement pourquoi je présente mon amendement sous cette forme en disant «peut» et non pas «doit». Cela laisse la question entièrement à la discrétion du ministre et du gouvernement. Peut-être faudra-t-il encore attendre 86 ans avant de revenir sur ce projet de loi et je me suis dit que d'ici là nous aurions peut-être des camions à réaction dont l'efficacité risque d'être bien supérieure à ce qu'elle est aujourd'hui. J'estime que nous nous

[Texte]

we did not allow opportunity for these kinds of arrangements to be made.

• 1455

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I have one question of Mr. Mazankowski and the subamendment. I would like to ask: When he says that the administrator, on behalf of the minister, may enter into agreements, does he envision that the administrator would do that by tender? He would call for tenders on behalf of the minister for trucking, or just leave it wide open to any and all truckers?

Mr. Mazankowski: I would hope it would be wide open, but I really did not want to get into that kind of specific detail, Mr. Benjamin. Basically, this is a policy objective more than a specific matter. I believe that truckers are important components in the Canadian economy. I think there are tremendous spin-off benefits that accrue from the trucking industry. I think we all recognize that they have been an integral part of the grain-handling system, and I would not want to see that opportunity diminished, or the opportunity for them to become more involved foreclosed by a bill that makes no reference to it at all.

If you recall, Mr. Chairman, we earlier included a representative of the trucking industry on the Senior Grain Transportation Committee. It is really consistent with that same kind of logic that we advance that.

The Chairman: Thank you.

Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I would like to move a subamendment to the amendment that would add, following "producers", changing the period to a comma, the words:

but such agreements shall not be made to haul grain by motor vehicle transport from a primary elevator on a branch line of railway which has not already been abandoned by order of the Canadian Transport Commission.

The Chairman: I would like to have a copy of it.

Mr. Benjamin: Yes. I move that, Mr. Chairman, because I know Mr. Mazankowski is as anxious as I am not to see any more branch lines abandoned. We would not want the administrator to make agreements on a line that is in existence, and even slated for upgrading, that would move in motor vehicle transportation of grain off that line, which would then negate the necessity of upgrading it and keeping it—or even just keeping it if it did not need upgrading. I am sure Mr. Mazankowski may not—I am not sure, but he just may not have thought of that. That is why I added that subamendment to his amendment. I hope he finds it meets with his and his colleagues' approval.

The Chairman: All right. Thank you, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin has moved that the proposed amendment, Clause 17.(4), be amended to read as follows:

[Traduction]

soustrayons à nos responsabilités si nous ne prévoyons pas la possibilité d'envisager ce genre de solution.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, je voudrais poser une question à M. Mazankowski et présenter un sous-amendement. Lorsqu'il dit que l'administrateur, pour le compte du ministre, peut négocier des ententes, prévoit-il que cela se fasse par appel d'offre? Feraient-il des appels d'offre pour le ministre ou envisage-t-il que cela s'applique à toutes les compagnies de transport routier?

M. Mazankowski: Je préférerais que ce soit une option très large mais je ne suis pas du tout entré dans ce genre de détail, monsieur Benjamin. Essentiellement, il s'agit d'un objectif général plutôt que d'une question précise. Je crois que les transports routiers sont un élément important de l'économie canadienne. Les retombées économiques de ces transports sont extraordinaires. Tout le monde reconnaît bien sûr qu'ils sont une partie intégrante du système de manutention du grain et je ne voudrais pas que cette dimension soit amoindrie ou qu'on les empêche de participer davantage à ce secteur tout simplement parce que le projet de loi n'y fait absolument pas allusion.

Vous vous souvenez, monsieur le président, que nous avons ajouté un représentant du secteur des transports routiers au comité supérieur du transport du grain. C'est dans la même optique que nous proposons cet amendement.

Le président: Merci.

Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, je souhaite présenter un sous-amendement pour remplacer le point suivant «grain» par une virgule et ajouter ce qui suit:

mais de telles ententes ne peuvent s'appliquer au transport de grain par la route à partir d'un élévateur situé sur une ligne secondaire de chemin de fer qui n'a pas encore été abandonnée par décret de la Commission canadienne des transports.

Le président: Pouvez-vous me soumettre ce texte.

M. Benjamin: Oui, et je propose cela, monsieur le président, parce que je sais que M. Mazankowski ne souhaite pas plus que moi que l'on abandonne davantage de lignes secondaires. Nous ne voulons pas que l'administrateur puisse négocier des ententes pour une ligne existante, qui risque même d'être améliorée, car en permettant ainsi le transport du grain par la route, il ne serait plus nécessaire d'améliorer la ligne ferroviaire ni même de la garder si elle ne nécessitait pas d'amélioration. Je suis sûr que M. Mazankowski, en fait je ne suis pas sûr car peut-être n'y a-t-il pas pensé... j'espère en tous cas que lui et ses collègues approuveront ce sous-amendement.

Le président: Bien. Merci, monsieur Benjamin.

M. Benjamin propose de modifier l'amendement intitulé article 17.(4) de la façon suivante:

[Text]

The Administrator, on behalf of the Minister, may enter into agreements to provide for the movement of grain by motor vehicle transport where in his opinion such agreements would be in the best interests of the grain producers, but such agreements shall not be made to haul grain by motor vehicle transport from a primary elevator on a branch line of railway which has not already been abandoned by order of the Canadian Transport Commission.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, further to the reasons for my subamendment, it is an economic fact that when you reduce volumes on a rail line, that increases the costs of the rail line and the losses per bushel on the rail line. So on an existing branch line, the minute you make agreements to provide for movement of grain off that line by motor vehicle transport, you thereby reduce the volume on that rail line, increasing the costs and the losses per bushel on the rail line, which then provides the railroads with the perfect excuse to apply for the abandonment of the line; I do not think anybody wants to contribute to that. So where lines have already been abandoned—and I think it is about 2,500 miles—it would make some sense for the administrator on behalf of not only the minister but also on behalf the grain producers to enter into agreements, and I would hope by tender, to move grain from those abandoned areas whether it is from an off-line elevator or whether it is from farms. But where there is a branch line in existence, surely we would not want to contribute to the excuse to abandon the thing.

• 1500

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin. Mr. Thacker and then Mr. Hargrave, on Mr. Benjamin's amendment.

Mr. Thacker: The problem I see with Mr. Benjamin's subamendment "shall not from the primary elevator system" is that in my riding there is a branch line that goes down to Cardston, which is quite a ways off the Lethbridge-Medicine Hat line, and periodically the bridge goes out, and it seems to me that under those circumstances your subamendment would block the administrator from paying for that grain to go from the Cardston primary elevator.

Mr. Benjamin: I believe in those instances, Mr. Chairman, the Wheat Board makes alternative arrangements, and it will have to be by truck. They have done it on other occasions in other places. The Canadian Wheat Board has the authority to make other arrangements, and they try to keep it at the same cost as it would be by rail, but if it is a higher cost, that is absorbed out of Wheat Board funds, out of the grain producers' funds. So there is no problem about that. I recall an incident in western Manitoba a number of years ago when a bridge washed out and was out for over a month. The Wheat Board made all the alternative arrangements—large amounts were trucked, the truckers were paid whatever the price was and the Wheat Board paid the freight.

Mr. Thacker: Mr. Chairman, I wonder if Mr. Benjamin knows about the extra elevation charges in those circumstances. Who pays for that?

[Translation]

L'administrateur peut, au nom du ministre, négocier des ententes permettant le mouvement du grain par transport routier lorsqu'à son avis de telles ententes serviraient au mieux l'intérêt des producteurs de grain, mais de telles ententes ne peuvent s'appliquer qu'au transport de grain par la route à partir d'un élévateur situé sur une ligne ferroviaire secondaire qui n'a pas encore été abandonnée par décret de la Commission canadienne des transports.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'ajouterais que lorsque l'on diminue les volumes transportés, cela augmente le coût et les pertes du transport ferroviaire. Aussi, dès que l'on permet de passer du transport ferroviaire au transport routier, on diminue le volume transporté sur cette ligne ferroviaire, ce qui augmente les coûts et pertes par boisseau transporté par voies ferrées et donne l'excuse rêvée aux chemins de fer pour abandonner la ligne concernée; je suis sûr que personne ne veut favoriser ce genre de situation. Donc, lorsque les lignes ont déjà été abandonnées, et je crois qu'il y en a 2,500 milles, il semblerait normal que l'administrateur puisse non seulement au nom du ministre mais également au nom des producteurs de grains négocier ce genre d'entente, et j'espère par voies d'appel d'offre, pour transporter le grain de ces régions abandonnées, qu'il s'agisse d'un élévateur situé au bord d'une ligne ferroviaire ou de certaines exploitations. Par contre, lorsqu'il existe une ligne secondaire, nous ne pouvons vraiment pas favoriser son abandon.

Le président: Merci, monsieur Benjamin. M. Thacker, puis M. Hargrave, à propos de l'amendement de M. Benjamin.

M. Thacker: Ce qui m'inquiète dans le sous-amendement de M. Benjamin à propos du transport à partir d'un élévateur c'est que dans ma circonscription il y a une ligne secondaire qui va à Cardston, très loin de la ligne Lethbridge-Medicine Hat et que périodiquement le pont s'écroule et qu'ainsi dans de telles circonstances ce sous-amendement empêcherait l'administrateur de payer le transport de ce grain à partir de l'élévateur de Cardston.

M. Benjamin: Je crois que dans de tels cas la Commission du blé a des solutions de rechange et que le transport se fait alors par camions. On l'a fait à d'autres occasions et en d'autres lieux. La Commission canadienne du blé est autorisée à prendre d'autres mesures et elle essaie de limiter le coût à ce qu'aurait été le transport par voie ferrée, mais lorsqu'elle n'y arrive pas, elle absorbe la différence à même les fonds de la Commission du blé c'est-à-dire des producteurs de grain. Cela ne pose donc pas de problème. Je me souviens d'incidents dans l'ouest du Manitoba il y a quelques années lorsqu'un pont a été emporté par les eaux et n'a pu servir pendant plus d'un mois. La commission avait pris toutes les mesures voulues: de grandes quantités de grains avaient été transportées par camions au tarif normal. C'est la Commission du blé qui avait payé le transport.

M. Thacker: Monsieur le président, M. Benjamin est-il au courant des frais supplémentaires d'élévateurs dans ces circonstances. Qui paie?

[Texte]

Mr. Benjamin: There are extra elevation charges the minute you start hauling grain. It means an extra loading and unloading when you haul grain by truck; it adds an additional loading and unloading. It adds one set of additional elevation charges if you take it from one country elevator to another one on a different line. When the farmer brings it to his country elevator and the truck takes it out to another elevator, it adds an additional loading and unloading of that truck, additional elevation charges and handling charges, compared to what the case would be if the farmer took it to his country elevator and the rail picked it up. If you insert an additional movement, that is an additional cost to the grain producer.

Mr. Thacker: Mr. Chairman, I was just wanting Mr. Benjamin to restrict himself to the situation of the washed-out bridge where trucks have to take the grain from the elevator into another point. Does he know who pays that elevation? I am not sure.

Mr. Benjamin: I am not sure either. I think the Wheat Board picks it up, but we would need somebody from the Wheat Board to advise. I know there have been occasions when they have had to make temporary alternate arrangements.

The Chairman: Mr. Kroeger, in the case Mr. Thacker was referring to, where there was a bridge washed out and grain was hauled by trucks, do you know who paid for the additional elevation charges?

Mr. Kroeger: I do not know of any program under which the government could have paid for that.

The Chairman: What about the Wheat Board?

Mr. Benjamin: I think it came out of their own funds, out of the producers' funds.

The Chairman: Anyway, I think it is an academic point. I do not think it has a lot to do with this amendment. Mr. Hargrave.

Mr. Hargrave: Mr. Chairman, I want to ask Mr. Benjamin a question about a branch line to a branch line that he is very familiar with, and I am talking about the Schuler-Hilda and points north branch line that connects up with another branch line near Empress. He knows it very well. He knows it better than I do. But the flour mills in Medicine Hat for some time now have been trucking their requirements for flour, their wheat for making into flour, directly from that area, and they do it quite a lot.

• 1505

It seems to me that your amendment might, shall we say, be detrimental to that type of a logical method of getting wheat for flour in the mills of Medicine Hat when there is no railway, except in a very long, roundabout way. Would you comment please?

Mr. Benjamin: Yes, Mr. Chairman. When I was station agent at Richmond we used to bill carload lots of milling wheat to the mills in Medicine Hat, and it meant it had to go all the way up to Leader, down to Swift Current, back to

[Traduction]

M. Benjamin: Dès que l'on charrie du grain, il y a des frais supplémentaires d'exhaussement. Cela signifie un chargement et un déchargement supplémentaire lorsqu'on le fait par camion, tout cela s'ajoute. De même si on le transporte d'un élévateur à un autre sur une ligne différente. Lorsque le cultivateur apporte son grain à l'élévateur et que le camion l'emporte à un autre élévateur, le camion est chargé et déchargé une fois de plus, cela fait des frais supplémentaires d'exhaussement et de manutention qui n'existeraient pas si le grain une fois arrivé à l'élévateur était transporté par voie ferrée. Si vous ajoutez un mouvement, cela représente des frais supplémentaires pour le producteur de grains.

M. Thacker: Monsieur le président, je voulais simplement que M. Benjamin nous parle de la circonstance où un pont a été arraché et que les camions doivent transporter le grain d'un élévateur à un autre lieu. Sait-il qui paie cet exhaussement? Je ne suis pas moi-même certain.

M. Benjamin: Moi non plus. Je crois que c'est la Commission du blé mais il faudrait que celle-ci nous le précise. Je sais que dans certains cas, on a dû avoir recours à des solutions de rechange temporaires.

Le président: Monsieur Kroeger, dans le cas dont parlait M. Thacker, dans le cas où un pont est emporté et que le grain doit être transporté par camions, savez-vous qui paie les frais supplémentaires d'exhaussement?

M. Kroeger: Je ne connais pas de programmes dans le cadre desquels le gouvernement aurait payé.

Le président: Et la Commission du blé?

M. Benjamin: Je crois que ce sont les producteurs qui ont payé.

Le président: En tout cas, c'est une question théorique. Je ne pense pas que cela ait un rapport avec cet amendement. Monsieur Hargrave.

M. Hargrave: Monsieur le président, je voudrais demander quelque chose à M. Benjamin à propos d'une ligne secondaire qu'il connaît très bien, à savoir la Schuler Hilda et les localités plus au nord qui sont ainsi reliées à une autre ligne secondaire près de Effort. Il la connaît très bien, beaucoup mieux que moi. Mais les minoteries de Medicine Hat font déjà depuis quelque temps transporter par camion leur blé directement de cette région et ceci dans des proportions considérables.

J'ai peur que votre amendement gêne ce genre de solution logique au transport du blé nécessaire aux minoteries de Medicine Hat où il n'y a pas de chemin de fer rapide. Qu'en pensez-vous?

M. Benjamin: Lorsque j'étais à la gare de Richmond, nous chargions énormément de blé pour les minoteries de Medicine Hat et il fallait que ce blé passe alors par Leader puis Swift Current avant d'arriver à Medicine Hat, soit environ 250 milles alors que ce n'est qu'à 40 ou 60 milles par la route.

[Text]

Medicine Hat—about 250 miles—and it is only 40 to 60 miles across to Medicine Hat by road.

Mr. Hargrave: That is right.

Mr. Benjamin: With the Crow rate, the millers would take it by rail, but in terms of getting it more quickly, it made much more sense for them to even pay the same charges for a shorter distance by truck than it did by rail. So they started trucking it, and they still are. That kind of an agreement, I am sure, would not be necessary in that instance because many of the farmers haul their own. When they get a wheat board permit, a special permit for milling wheat, they will haul it themselves for that distance even before they will bother with a commercial trucker. They will get two or three neighbours . . . I know of instances back as far as the late 1950s where a farmer and three or four of his neighbours hauled a whole carload in one day to Medicine Hat from Horsham, just west of Richmond. That made eminent good sense for that grain producer, but if you start entering into agreements, do not forget that particular railway . . .

The Chairman: That was going to be my question. Would an agreement be necessary by the administrator in a situation like that?

Mr. Benjamin: No, it would not be. But to enter into agreements on existing branch lines for the general movement of grain—I can see it for a special movement like a carload lot of milling wheat or malting barley . . . If there were a barley maltster at Medicine Hat the same thing would apply. But to enter into agreements for the general movement of grain off an existing branch line further jeopardizes the existence of that branch line.

If you start moving grain, export grain or non-board grain, off existing branch lines from primary elevators, to a primary elevator on another branch line, as I said earlier, all you have done is reduce the volume of movement on that branch line, increased the costs to the railroad and increased the losses per bushel. So why jeopardize a branch line that is viable? Ones that were considered light grain-dependent lines 10 years ago, with increased production, are now medium to heavy grain lines. Why place them in jeopardy? We are having enough problems keeping the branch lines we have left as it is. That is why I moved this amendment, to put that kind of a caveat on it.

I think the case Mr. Hargrave suggested is legitimate, and it has been dealt with by the grain producers themselves, and God bless them for it, they have saved a 180- to 200-mile haul by rail.

The Chairman: Mr. Hargrave.

Mr. Hargrave: I would just like to thank Mr. Benjamin for making a pretty good case for paying the subsidy to the producer. I am sure that is the truth, because it is pretty obvious that the producer is moving his grain more cheaply in the process. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Hargrave.

[Translation]

M. Hargrave: C'est exact.

M. Benjamin: Avec le tarif du Pas, les minoteries utilisaient les chemins de fer mais pour la rapidité, il était beaucoup plus logique de payer un camion le même prix pour une distance beaucoup plus courte. C'est ainsi que l'on a commencé à transporter le blé par camion. Je suis sûr qu'un genre d'entente semblable ne serait pas nécessaire dans ce cas car beaucoup des cultivateurs transportent eux-mêmes leur blé. Lorsqu'ils obtiennent un permis de la Commission du blé, un permis spécial pour minoterie, ils transportent eux-mêmes sur cette distance sans s'inquiéter de chercher un transport commercial. Ils demandent à deux ou trois voisins de les aider. Je connais des cas qui remontent à la fin des années 50 où un cultivateur et trois ou quatre de ses voisins transportaient un wagon entier de Horsham, juste à l'ouest de Richmond, à Medicine Hat en une journée. C'était très sensé de la part du producteur mais si l'on commence à négocier des ententes, il ne faut pas oublier que ces chemins de fer . . .

Le président: J'allais vous poser la question. Faudrait-il l'accord de l'administrateur dans une telle situation?

M. Benjamin: Non. Mais pour négocier des ententes au sujet des lignes secondaires existantes pour le mouvement général du grain ce n'est pas comme pour un mouvement spécial comme un wagon de blé pour les minoteries ou d'orge de malt . . . s'il y avait un fabricant de malt à Medicine Hat, ce serait la même chose. Mais des ententes pour le mouvement général de grain qui se fait actuellement par voie secondaire risqueraient de menacer l'existence même de ces voies.

Si vous commencez à transporter du grain, qu'il s'agisse du grain d'exportation ou autres, sans utiliser les lignes secondaires existantes près des éleveurs, vous réduisez le volume de mouvement sur les lignes en question, vous augmentez le coût et les pertes par boisseau pour les chemins de fer. Pourquoi menacer une ligne secondaire viable? Des lignes que l'on considèrerait peu utilisées pour le grain il y a 10 ans en transportent aujourd'hui beaucoup grâce à l'augmentation de production. Pourquoi les menacer? Nous avons suffisamment de mal à conserver les lignes secondaires qui nous restent. C'est pourquoi j'ai proposé cet amendement, c'est une mise en garde.

La question de M. Hargrave est tout à fait légitime et les producteurs de grain l'ont réglé eux-mêmes, Dieu merci, ils ont économisé de 180 à 200 milles de transport ferroviaire.

Le président: Monsieur Hargrave.

M. Hargrave: Je veux simplement remercier M. Benjamin d'avoir présenté un excellent argument pour payer la subvention aux producteurs. Je suis sûr que c'est cela parce qu'il est évident que le producteur transporte ainsi son grain à bien meilleur marché. Merci.

Le président: Merci, monsieur Hargrave.

[Texte]

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, my subamendment does not prevent a flour mill from having . . .

The Chairman: You have made that point, Mr. Benjamin.

The question is upon the subamendment moved by Mr. Benjamin, which reads as follows: But such agreements shall not be made to haul grain by motor vehicle transport from a primary elevator on a branch line of railway, which has not already been abandoned by order of the Canadian Transport Commission.

Shall the subamendment carry?

• 1510

Subamendment negatived: yeas, 4; nays, 5.

The Chairman: On the main amendment:

The Administrator, on behalf of the Minister, may enter into agreements to provide for the movement of grain by motor vehicle transport where in his opinion such agreements would be in the best interests of the grain producers.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I have a question on Mr. Mazankowski's amendment to him or you or . . .

The Chairman: We have ended our discussion on that. I will allow you one question just to be generous.

Mr. Benjamin: What funds would the administrator have to use in these agreements for hauling grain by motor vehicle transport? Would they come from the administrator's funds, from the Wheat Board's funds, from the Ministry of Transport or . . . ?

The Chairman: The same funds they would use if it were hauled by rail.

Mr. Mazankowski: That really depends upon the minister, Mr. Benjamin. If you read the amendment, that is really what it says.

The Chairman: They would come from the same . . .

Mr. Mazankowski: Those kinds of arrangements would have to be made through the minister.

Mr. Benjamin: The reason I am asking is this: Is this to come out of the \$651 million, which reduces the amount . . .

Mr. Mazankowski: Not necessarily.

Mr. Benjamin: Then it would be increasing government expenditure . . .

Mr. Mazankowski: Not necessarily.

Mr. Benjamin: —in which case it is out of order.

An hon. Member: No, no, no.

Mr. Mazankowski: It is already ruled in order, Mr. Chairman.

The Chairman: In answer to Mr. Benjamin's question—and Mr. Kroeger can contradict me if I am wrong—I would suspect that if the administrator had that power he would be

[Traduction]

M. Benjamin: Monsieur le président, mon sous-amendement n'empêche pas une minoterie de . . .

Le président: Vous vous êtes déjà expliqué, monsieur Benjamin.

Je mets le sous-amendement suivant de M. Benjamin aux voix: mais de telles ententes ne s'appliquent pas au transport de grain par la route à partir d'un élévateur situé le long d'une ligne ferroviaire secondaire qui n'a pas encore été abandonnée par ordonnance de la Commission canadienne des transports.

Le sous-amendement est-il adopté?

Le sous-amendement est rejeté: oui, 4; non, 5.

Le président: Sur l'amendement principal:

L'administrateur peut, au nom du ministre, négocier des ententes pour le transport du grain par la route lorsqu'à son avis de telles ententes servent au mieux l'intérêt des producteurs de grain.

M. Benjamin: Monsieur le président, je voudrais poser une question sur l'amendement de M. Mazankowski . . .

Le président: La discussion à ce sujet est terminée. Je vous autorise à poser une seule question parce que je suis généreux.

M. Benjamin: De quel fonds disposerait l'administrateur pour ces ententes touchant le transport de grain par camion? Cela viendrait-il de ses propres fonds, de ceux de la Commission du blé, de ceux du ministère des Transports ou . . .

Le président: Ce serait les mêmes fonds que si le transport se faisait par voie ferrée.

M. Mazankowski: Cela dépend en fait du ministre, monsieur Benjamin. Si vous lisez l'amendement, c'est exactement cela.

Le président: Cela viendrait du même . . .

M. Mazankowski: Ce genre d'ententes devraient se faire par l'intermédiaire du ministre.

M. Benjamin: Si je pose la question c'est parce que je voudrais savoir si cela sera pris sur les 651 millions de dollars et diminuera ainsi la somme . . .

M. Mazankowski: Pas nécessairement.

M. Benjamin: Alors cela augmentera les dépenses gouvernementales . . .

M. Mazankowski: Pas nécessairement.

M. Benjamin: . . . auquel cas l'amendement est irrecevable.

Une voix: Non, pas du tout.

M. Mazankowski: Il a déjà été déclaré irrecevable.

Le président: Je répondrai à M. Benjamin, et M. Kroeger pourra me contredire s'il le faut, que si l'administrateur

[Text]

dealing with the same funds he would be using if it were hauled by rail.

Mr. Kroeger: No, Mr. Chairman. I think the trade-off most likely to be made, certainly the trade-off foreshadowed in the CCA Task Force report, is a trade-off between branch line rehabilitation money, which is not part of this bill, and some kind of trucking assistance program. The analysis in the CCA Task Force report indicates that potentially very large savings could be achieved if instead of transporting grain on certain high-cost branch lines that grain were to move by truck. By "savings" I do not mean savings to the railways or savings to the government but savings to everybody.

The Chairman: So it would not increase the liability of the government under this . . . ?

Mr. Kroeger: That is correct, Mr. Chairman. It would not necessarily increase the liability of the government. In particular, I would not expect it would in any way increase the liability of the government under this bill.

The Chairman: Anyway, it is permissive, and if it were to increase the liability he could not do it anyway because he would not have the funds with which to do it.

Mr. Benjamin: But if it jeopardizes the branch line rehabilitation funds, if the money for this is going to come out of branch line rehabilitation funds, then maybe Mr. Mazankowski would want to consider withdrawing his amendment because it defeats the purposes . . .

The Chairman: We will see.

Mr. Benjamin: —that he and I agreed to. We want to keep those branch lines. We want to make it possible for the motor vehicle transports, where lines have been abandoned, to have agreements with the administrator. But if it is going to jeopardize branch line rehabilitation funds . . .

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, Mr. Benjamin is anticipating a whole host of things.

The Chairman: Yes.

Mr. Mazankowski: But the bottom line is that he is against truckers. He is against the trucking industry, those little truckers who provide a living for many people in western Canada, and indeed throughout Canada, that spins off benefits to everybody. If Mr. Benjamin wants to be against the truckers, that is fine. That is his business; that is his prerogative.

The Chairman: Question.

Mr. Benjamin: I repeat my simple question: How will it be paid for, out of what funds?

Mr. Mazankowski: I have answered that question.

The Chairman: Question.

Mr. Benjamin: I did not hear an answer.

[Translation]

disposait de ce pouvoir, il utiliserait pour cela les mêmes fonds que si le transport devait se faire par voie ferrée.

M. Kroeger: Non, monsieur le président. Je crois que la compensation la plus probable, en tout cas celle qu'avait envisagé le groupe d'étude de l'Agence centrale de coordination, viendrait des fonds de réaménagement ou des lignes secondaires, qui n'entrent pas dans ce projet de loi et d'un genre de programme d'assistance au transport routier. L'analyse contenue dans le rapport du groupe d'étude de l'ACC montre que l'on pourrait probablement réaliser de très importantes économies si au lieu de transporter le grain par certaines voies ferrées extrêmement peu économiques, on le faisait par camion. En parlant d'«économies», je ne parle pas d'économies pour les chemins de fer ni pour le gouvernement mais pour tout le monde.

Le président: Cela n'augmenterait donc pas le passif du gouvernement . . . ?

M. Kroeger: Non, monsieur le président. Cela n'augmenterait pas nécessairement le passif du gouvernement. Surtout, aux termes de ce projet de loi, je ne crois pas du tout que cela puisse augmenter d'une façon ou d'une autre le passif du gouvernement.

Le président: De toute façon, c'est une autorisation et si cela devait augmenter le passif, il ne pourrait le faire car il n'aurait pas les fonds nécessaires.

M. Benjamin: Mais si cela menace le fonds de réaménagement des lignes secondaires, si les fonds utilisés à cette fin sont pris sur les fonds de réaménagement des lignes secondaires, M. Mazankowski voudra alors peut-être retirer son amendement car il contredit . . .

Le président: Nous verrons.

M. Benjamin: . . . ce que nous avons l'un et l'autre convenu. Nous voulons conserver ces lignes secondaires. Nous voulons permettre au transport routier de négocier des ententes avec l'administrateur lorsque les lignes ont déjà été abandonnées. Mais si cela doit se faire aux dépens du fonds de réaménagement des lignes secondaires . . .

M. Mazankowski: Monsieur le président, M. Benjamin imagine des tas de choses.

Le président: En effet.

M. Mazankowski: Ce qui est sûr c'est qu'il est contre les transports routiers. Il est contre ces petites compagnies de transport routier qui sont le gagne-pain de beaucoup de monde dans l'Ouest du Canada et d'ailleurs partout au Canada et qui procurent des retombées économiques pour tous. Si M. Benjamin veut s'opposer au transport routier, cela le regarde, il en a bien le droit.

Le président: Passons au vote.

M. Benjamin: Je répète ma question, elle est très simple: Comment cela sera-t-il payé? Sur quels fonds?

M. Mazankowski: J'ai répondu à cette question.

Le président: Votons!

M. Benjamin: Je n'ai pas entendu la réponse.

[Texte]

• 1515

Amendment agreed to.

The Chairman: Shall Clause 17 as amended carry?

Mr. McKnight: Mr. Chairman, I have some concerns as we work through Clause 17 regarding a matter that I brought up earlier in discussion of the clause; that is, the definition of "shipper". I put forward to you, Mr. Chairman and my colleagues at the table, that the definition of "shipper" is so important to most of the wishes of the people who drafted this bill that until we have a definition of "shipper" I would suggest that in the interest of providing a bill that will remain in statute form, I am sure—if it ever does come to pass—for many years, that it is incumbent upon us, when we come to a place within this bill that we may properly define the word "shipper", and that until that time is reached, Clause 17 as amended be stood.

Mr. Chairman, I do not see how we can arrive at the accountability within the system that many of us feel is necessary. If we do not have accountability within the system there is finger pointing and buck passing as to whether a shipper or other people are involved in non-performance. It will either be the producer, Mr. Chairman, who will be hurt by lost sales through the lack of accountability, or the board will lose sales through lack of accountability, or the railroads could lose funds—they could lose from holdbacks because of lack of accountability. Until we have a definition that we can agree on, I would suggest, Mr. Chairman, it would be incumbent upon this committee in the interest of good legislation to stand Clause 17 until we could come . . .

And I would suggest, Mr. Chairman, that in subclause (2) on page 34, in the definitions, "shipper" could be placed as a definition, because "shipper" is used further in that clause as a term which is undefined.

The Chairman: Before Mr. Lefebvre answers, and I would be glad to be corrected if I am wrong, I think Clause 17 is already carried, so we cannot stand it.

Mr. McKnight: As amended?

The Chairman: As amended, yes. It was after the . . .

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, that is not correct. Mr. McKnight indicated he wanted to speak before Clause 17 was carried for that specific purpose.

The Chairman: I misunderstood.

Mr. Mazankowski: I really beg to differ with you.

The Chairman: I shall assume for the purposes of Clause 17 that the vote was not taken because you did not vote. All right. Fair enough. Now then, to get back to Mr. McKnight's point, is the word "shipper" used anywhere in Clause 17 as amended?

Mr. McKnight: Yes. The words "shipper" and "shipping" occur, I believe—I do not have an amended Clause 17 in front of me—in Clause 17.(1)(b) . . .

An hon. Member: "Shipping", but not "shipper".

[Traduction]

L'amendement est adopté.

Le président: L'article 17 tel qu'amendé est-il adopté?

M. McKnight: Monsieur le président, j'aimerais revenir à propos de l'article 17 sur une question que j'ai déjà soulevée, à savoir la définition d'«expéditeur». Je vous affirme, monsieur le président, et chers collègues, que la définition d'«expéditeur» est tellement importante pour les gens qui ont rédigé ce projet de loi que tant que nous ne l'aurons pas, si nous voulons que ce texte reste valable pendant de nombreuses années, il nous faut réserver cet article 17 tel qu'amendé tant que nous n'aurons pas trouvé dans le projet de loi l'endroit où nous pourrions le définir convenablement.

Monsieur le président, je crois que nous devons nous assurer de la répartition des responsabilités dans tout le système. Sinon, les gens se montreront du doigt et se renverront la balle lorsque l'on voudra décider si un expéditeur ou quelqu'un d'autre donne ou ne donne pas les résultats voulus. Si les responsabilités ne sont pas bien établies, ce sera soit le producteur qui essuiera des pertes dans ses ventes, soit la Commission, soit encore les chemins de fer qui pourront y perdre s'il y a des retards ou autres. Tant que nous ne nous mettons pas d'accord sur la définition, je crois qu'il appartient au Comité de réserver l'article 17 . . .

Je suggère d'autre part, monsieur le président, qu'au paragraphe 2, page 34, dans les définitions, on ajoute celle d'«expéditeur» car ce terme est utilisé plus loin dans l'article sans être défini.

Le président: Avant que M. Lefebvre ne réponde, et que l'on me corrige si je me trompe, je crois que l'article 17 a déjà été adopté si bien que nous ne pouvons pas le réserver.

M. McKnight: Tel qu'amendé?

Le président: Oui, tel qu'amendé. C'était après . . .

M. Mazankowski: Monsieur le président, M. McKnight avait dit qu'il souhaitait prendre la parole avant que l'on adopte l'article 17.

Le président: J'avais mal compris.

M. Mazankowski: Je ne suis pas d'accord avec vous.

Le président: Je supposerais donc que pour l'article 17, il n'y a pas eu de vote étant donné que vous n'avez pas voté. D'accord. Cela va. Maintenant pour revenir à la question de M. McKnight, le terme «expéditeur» est-il utilisé quelque part dans l'article 17 tel qu'amendé?

M. McKnight: Oui. Les termes «expéditeur», et «expédition» sont utilisés, si je ne m'abuse, bien que je n'aie pas sous les yeux l'article 17 tel qu'amendé, en l'alinéa b) du paragraphe (1) de l'article 17 . . .

Une voix: «Expédition» mais non pas «expéditeur».

[Text]

Mr. McKnight: Well, I think we would have a great deal of...

The Chairman: Look. I do not really see any need to stand the clause. I think it would be useful, as you suggest, if the officials would take under advisement, and strong advisement I would say, the possibility of providing a definition of "shipper". Clause 2 is still stood; it is the definition clause and that is where it should properly be dealt with. I do not really see a need to stand Clause 17 at this point.

• 1520

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I agree with Mr. McKnight to some extent, and I would not suggest that we would have to leave the whole clause open. But the duties and functions of the administrator are pretty important components of this bill and I would not want to see us preclude the opportunity of perhaps the addition of a clause if as we proceed on it may be found necessary to add something to that particular section. I would say that we could leave it open on the basis that we may want to reserve the right to add thereto but not necessarily plough over Clause 17, which we have just done, only as a safeguard. Mr. Chairman, if that could be done on that understanding, I think it would be well worth it.

The Chairman: Well, it is up to the committee.

Mr. Mazankowski: Mr. Bockstael said you could say that on every clause. We are not asking for this on every clause, Mr. Chairman. This is a pretty important part of the total package. We did spend a lot of time on it and I think we made some improvements.

The Chairman: Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: Mr. Chairman, if we vote on Clause 17 as amended and, according to what Mr. Mazankowski just said, if maybe later on as we get to page 76 we are going to come up with something that we should have put in Clause 17, is it not the prerogative of the committee, with the consent of the whole committee, to reopen?

The Chairman: It is possible.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, as long as we would have that understanding, I would not object, but I know it is sometimes rather difficult.

The Chairman: It is procedurally difficult, but it is possible.

Mr. Bockstael: I propose that we vote on Clause 17.

Mr. Mazankowski: As long as I can hear from Mr. Flis that they would be prepared to entertain that if the occasion arose, then I think we could proceed on that basis.

Mr. Flis: The chairman made an excellent suggestion, that the definition should be in Clause 2. Clause 2 is open. It may affect other clauses too. The committee is master of its own fate, and if we have to open a certain clause, I think we will try

[Translation]

M. McKnight: Ma foi, je crois que nous aurions beaucoup de...

Le président: Ecoutez, je ne vois vraiment pas la nécessité de réserver cet article. Je crois en effet qu'il serait utile, comme vous le dites, que les fonctionnaires réfléchissent sérieusement à la possibilité de fournir une définition d'«expéditeur». L'article 2 est toujours réservé, c'est l'article des définitions et c'est donc là que la question devrait être réglée. Je ne vois vraiment pas la nécessité de réserver pour le moment l'article 17.

M. Mazankowski: Monsieur le président, je suis dans une certaine mesure d'accord avec M. McKnight mais je ne crois pas qu'il faille pour cela laisser tout l'article en suspens. Les fonctions et devoirs de l'administrateur sont des éléments assez importants de ce projet de loi et je ne voudrais pas que nous nous refusions la possibilité d'ajouter peut-être un article si nous nous apercevons à un moment quelconque qu'il est nécessaire d'ajouter quelque chose. Nous pourrions réserver cet article au cas où nous voulions y ajouter quelque chose mais non pas nécessairement pour le remanier, puisque nous venons de le faire. Ce ne serait qu'une garantie. Monsieur le président, si c'est possible ainsi, je pense qu'il faudrait l'envisager.

Le président: C'est au Comité de décider.

M. Mazankowski: M. Bockstael dit qu'on pourrait en faire autant pour chaque article. Or, monsieur le président, nous ne le demandons pas pour tous les articles. Il s'agit là d'un élément assez important de l'ensemble. Nous y avons passé beaucoup de temps et je crois que nous l'avons quelque peu amélioré.

Le président: Monsieur Bockstael.

M. Bockstael: Monsieur le président, si nous mettons l'article 17 aux voix tel qu'amendé et que d'après ce que vient de dire M. Mazankowski, nous nous apercevons à la page 76 qu'il aurait fallu ajouter quelque chose à l'article 17, n'est-il pas possible au Comité, si tout le monde est d'accord, de rediscuter de cet article?

Le président: C'est possible.

M. Mazankowski: Monsieur le président, si cela est entendu, je n'y vois pas d'objection, mais je sais que c'est quelquefois plutôt difficile.

Le président: Du point de vue de la procédure oui, mais c'est possible.

M. Bockstael: Je propose que nous mettions l'article 17 aux voix.

M. Mazankowski: Si M. Flis peut m'assurer qu'il sera disposé à envisager une telle possibilité, je crois que nous pouvons en effet voter.

M. Flis: Le président a fait une excellente suggestion quant à l'article 2 qui contient les définitions. Cet article est réservé et nous pourrions d'ailleurs peut-être le compléter à d'autres occasions. C'est au Comité de décider et s'il nous faut remettre

[*Texte*]

to convince the clerk and the chairman to open it; that is all there is to it.

But I think Mr. McKnight has addressed this topic of defining "shippers" long enough, and I think he has convinced the whole committee and the witnesses of the importance of including a definition for it.

The Chairman: I think the officials should start working on one so that when we get back to Clause 2 sometime later today we can include it.

Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, before you put a call for the clause as amended being adopted, I would like to ask our counsel if as a result of the new subclause 17.(4) that was just carried . . .

The Chairman: Mr. Benjamin, we are not going to start opening up questioning again.

Mr. Benjamin: No but . . .

The Chairman: We have carried that amendment.

Mr. Benjamin: I was asking the opinion of counsel for my edification and for the Chair's. Does that impose a charge on the public treasury or does it . . .

The Chairman: I already put that question to Mr. Kroeger.

Mr. Benjamin: —change any conditions or qualifications in the Royal Recommendation?

The Chairman: I already put that question to Mr. Kroeger, and we had his assurance that it would not put any additional burden on the public treasury . . .

Mr. Benjamin: What about the Royal Recommendation?

The Chairman: —therefore I am not going to open it up again and I am not going to allow discussion on an amendment that has already been carried.

Mr. Mazankowski: Even with the Liberal Polish power you refuse to open that up.

The Chairman: Well, there is Tory Polish power around. In fact, a few minutes ago I thought we were going to have another Polish civil war.

An hon. Member: Now I understand what closure is all about.

Clause 17 as amended agreed to.

The Chairman: Now, as suggested earlier today, I am going to revert to Clause 15, with the unanimous consent of the committee.

Some hon. Members: Agreed.

On Clause 15

The Chairman: I believe Mr. Mazankowski has an amendment.

[*Traduction*]

en discussion un article, je crois que nous essaierons de convaincre le greffier et le président de le faire; c'est tout.

En tout cas, j'estime que M. McKnight a suffisamment parlé de cette définition d'"expéditeurs" et qu'il a convaincu l'ensemble du Comité et les témoins de son importance.

Le président: Je crois que les fonctionnaires devraient commencer à y travailler de sorte que lorsque nous reviendrons à l'article 2 plus tard dans la journée, nous puissions l'inclure.

Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, avant que vous ne mettiez l'article tel qu'amendé aux voix, j'aimerais demander à notre conseiller si du fait du nouveau paragraphe 4 de l'article 17 qui vient d'être adopté . . .

Le président: Monsieur Benjamin, nous n'allons pas recommencer à poser des questions.

M. Benjamin: Non mais . . .

Le président: Nous avons adopté cet amendement.

M. Benjamin: Je demandais l'avis du conseiller pour ma propre gouverne et pour celle de la présidence. Cela imposera-t-il une charge au trésor public ou . . .

Le président: J'ai déjà posé la question à M. Kroeger.

M. Benjamin: . . . cela change-t-il des conditions ou termes de la recommandation royale?

Le président: J'ai déjà posé la question à M. Kroeger et il nous a assuré que cela ne grèverait pas davantage le trésor public . . .

M. Benjamin: Et la recommandation royale?

Le président: . . . je ne vais donc pas réouvrir la question ni permettre que l'on discute d'un amendement qui a déjà été adopté.

M. Mazankowski: Même avec le pouvoir polonais libéral vous refusez de réouvrir la question.

Le président: Ma foi, il y a également un pouvoir polonais conservateur. D'ailleurs, il y a quelques minutes, j'ai cru que nous aurions une guerre civile polonaise.

Une voix: Je comprends maintenant ce qu'est la clôture.

L'article 17 tel qu'amendé est adopté.

Le président: Maintenant, comme on l'avait suggéré plus tôt, je vais revenir à l'article 15 si le Comité donne son consentement unanime?

Des voix: D'accord.

Article 15

Le président: Je crois que M. Mazankowski a un amendement.

• 1525

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, through the kindness and expertise of our legal counsel, Mr. Lefebvre, I move that

M. Mazankowski: Monsieur le président, grâce à l'amabilité et aux conseils de notre conseiller juridique, M. Lefebvre, je

[Text]

Bill C-155 be amended by deleting Clause 15 and replacing the following therefor:

Such officers and employees as in the opinion of the Minister are necessary to assist the Administrator in exercising his powers and performing his duties and functions under this Act shall be appointed in accordance with the Public Service Employment Act.

That broadens the scope of the hiring authority to include people other than those employees of Transport Canada. Since the wording has been prepared by the deputy minister and his officials, I would think everyone would find concurrence with that.

The Chairman: It seems to me to be a much better rendering of the intention.

Amendment agreed to.

Clause 15 as amended agreed to.

The Chairman: I now call Clause 18.

On Clause 18

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I have an amendment at line 22.

Mr. Benjamin: I have an amendment at line 25.

The Chairman: All right. Mr. Benjamin's amendment would come first. Just a minute. Order, please. I cannot even hear my own thoughts, there is so much noise in here.

What line is yours, Mr. Mazankowski?

Mr. Mazankowski: It is line 22, Mr. Chairman.

The Chairman: Yours come first.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, before we put amendments I think there are a number of general questions on this subject. I am prepared to move the amendment, but I would not want to preclude any general questions that might be raised on it.

The Chairman: Nobody has indicated . . .

Mr. Thacker: Mr. Chairman, I actually raised this with Mr. Mazankowski as I read through Clause 18 last night. I appreciate that the committee has had evidence on this, but is it possible for somebody to just kind of give me that rate cycle, or what the administrator shall do in February and April, and why these dates are there?

The Chairman: I think that has already been explained in the committee, has it not, Mr. Kroeger?

Mr. Kroeger: That is possible. Mr. Chairman, I did distribute to the committee, at the first meeting at the end of June, a brief paper outlining the various steps taken. However, that is part of a very complex set of arrangements having to do with the size of the government's contribution and the relationship between that contribution and the division of the freight rate. If it were agreeable, perhaps we could discuss those questions all together. I realize Mr. Thacker or others may have a problem with that. I am quite prepared to go into

[Translation]

propose que le projet de loi C-155 soit modifié en remplaçant l'article 15 par ce qui suit:

Pour permettre à l'administrateur de s'acquitter des fonctions que lui confère la présente loi, le ministre l'autorise à nommer aux termes de la Loi sur l'emploi dans la Fonction publique le personnel qu'il estime nécessaire à cette fin.

Cela élargit les possibilités d'embauche puisqu'il ne s'agit plus simplement des employés de Transports Canada. Étant donné que le libellé a été préparé par le sous-ministre et ses fonctionnaires, je pense que tout le monde sera d'accord.

Le président: Il me semble que cela rend beaucoup mieux l'intention.

L'amendement est adopté.

L'article 15, tel qu'amendé, est adopté.

Le président: J'ouvre maintenant les délibérations sur l'article 18.

Article 18.

M. Mazankowski: Monsieur le président, j'ai un amendement à apporter à la ligne 22 du texte anglais.

M. Benjamin: Et moi à la ligne 25.

Le président: Bien. L'amendement de M. Benjamin viendrait donc le premier. Un instant, s'il vous plaît. Je ne m'entends même pas réfléchir tellement il y a de bruits.

Sur quelle ligne porte votre amendement, monsieur Mazankowski?

M. Mazankowski: Ligne 22, monsieur le président.

Le président: Vous passez donc le premier.

M. Mazankowski: Monsieur le président, avant de présenter des amendements, je crois qu'il y a un certain nombre de questions générales à ce sujet. Je veux bien proposer mon amendement, mais je ne voudrais pas que cela empêche de poser des questions générales.

Le président: Personne n'a dit . . .

M. Thacker: Monsieur le président, j'en avais parlé avec M. Mazankowski alors que je parcourais hier soir l'article 18. Je sais que le Comité a reçu des témoignages à ce sujet mais quelqu'un peut-il m'expliquer le cycle ou ce que fera l'administrateur en février et en avril et ce que signifie ces dates?

Le président: Je crois qu'on l'a déjà expliqué en Comité, n'est-ce pas, monsieur Kroeger?

M. Kroeger: C'est possible. J'ai en effet distribué au Comité dès la première réunion à la fin juin un document très bref indiquant les diverses mesures qui ont été prises. Toutefois, cela fait partie d'un ensemble très complexe d'ententes portant sur l'importance de la contribution gouvernementale et les relations entre cette contribution et la division du tarif de transport de marchandise. Si vous voulez, nous pourrions peut-être discuter de toutes ces questions ensemble. Je crois que M. Thacker et d'autres souhaitent des explications. Je suis tout à

[Texte]

the description now of why these steps are necessary, but I should warn the committee that it will likely take a little time.

Mr. Thacker: Mr. Chairman, if the ordinary citizen is going to turn to this Clause 18 and read it in isolation—and I gather it is impossible to understand it in isolation, you have to kind of appreciate other parts of the bill... So unless all the committee members know this very well, I would not object to understanding it myself.

The Chairman: I am not about to cut off discussion; it is not in my power to do so anyway. But I will just remind you, Mr. Thacker, that the paper Mr. Kroeger is talking about is printed as an appendix to issue 104. Mr. Mayer, you are going to keep on until you are going to be held in contempt of the Chair.

• 1530

Mr. Mazankowski: I have some general questions here, Mr. Chairman.

The Chairman: Is it the wish of the committee that Mr. Kroeger explain this process?

Mr. Thacker: There is one general question, Mr. Chairman.

The Chairman: Yes, Mr. Thacker.

Mr. Thacker: Does the rate-setting cycle explain system participants? I would like some elaboration on those words; for example, are farmers participants?

The Chairman: The phrase, system participants, is defined in Clause 2, Mr. Thacker.

Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: I would like the committee's counsel's interpretation of paragraph (d), which has to do with monitoring the performance of railways and other such system participants. Then we go down to ascertain whether they are meeting their performance objectives. I would like to know how the performance objectives are arrived at.

Then we get into the question of a notional scheme of sanctions and awards—sanctions applicable to the railways, and sanctions and awards applicable to such other system participants. As I understand it, this all falls into place prior to the review. Is that correct?

Perhaps you could give us a layman's overview of that and the level of effectiveness that you see enshrined in that particular... Because, notwithstanding the government's good intentions to ensure systems performance and efficiency, there still has been a lot of criticism within this bill over the measures that are to be incorporated to achieve that. I am wondering if that criticism is justified.

The Chairman: Mr. Thompson.

Mr. Thompson: Mr. Chairman, in order to fully understand paragraph (d), it is necessary to back up and have a look at (c). That is the one in which there is a discussion about the

[Traduction]

fait prêt à décrire les raisons pour lesquelles ces mesures sont nécessaires mais je dois avertir le Comité que cela risque de prendre un certain temps.

M. Thacker: Monsieur le président, si le citoyen moyen lit cet article 18 hors contexte, et je crois qu'il est impossible de le comprendre hors contexte, il faut à peu près comprendre les autres parties du projet de loi... Donc, à moins que tous les membres du Comité soient tout à fait au courant, je ne verrais pas d'objection à le comprendre moi-même.

Le président: Je ne veux pas interrompre la discussion; d'ailleurs, je ne le puis, même si je le voulais. Je veux simplement vous rappeler, monsieur Thacker, que le document dont parle M. Kroeger figure en annexe au fascicule 104. Monsieur Mayer, vous allez continuer jusqu'à ce que vous vous attiriez le mépris du président.

M. Mazankowski: J'aimerais poser quelques questions d'ordre général, monsieur le président.

Le président: Le Comité désire-t-il que M. Kroeger explique cette méthode?

M. Thacker: J'aurais une question d'ordre général à poser, monsieur le président.

Le président: Faites, monsieur Thacker.

M. Thacker: Le cycle de tarification fait-il intervenir les participants? J'aimerais bien avoir certaines explications à ce sujet; par exemple, les agriculteurs seront-ils considérés comme étant des participants?

Le président: On donne, monsieur Thacker, à l'article 2 une définition de «participants».

Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Le conseiller juridique du Comité pourrait-il nous donner son interprétation de l'alinéa d) au sujet de la vérification des objectifs de résultat par les compagnies de chemins de fer et les autres participants? J'aimerais savoir comment on fixe les objectifs de résultat.

A l'alinéa suivant, on passe au système théorique de sanctions et de primes, des sanctions pour les compagnies de chemins de fer et des sanctions et des primes pour les autres participants. Si je comprends bien, ce système théorique sera mis en place avant l'étude. Est-ce exact?

Vous pourriez peut-être nous donner un aperçu d'explication et nous dire dans quelle mesure cet alinéa sera applicable... en effet, nonobstant les bonnes intentions du gouvernement pour ce qui est des résultats et de l'efficacité du réseau, il y a encore beaucoup de critiques quant aux mesures de ce projet de loi. J'aimerais savoir si ces critiques sont fondées.

Le président: Monsieur Thompson.

M. Thompson: Monsieur le président, pour bien comprendre l'alinéa d) il faut se reporter à l'alinéa c). Cet alinéa porte sur les objectifs de résultat. L'administrateur doit fixer périodique-

[Text]

performance objectives. The administrator is required, from time to time, in consultation with either all of the system participants or such of the participants as he deems appropriate, to establish, on the basis of tonnage, the grain transportation shipping and handling performance objectives . . .

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, just on that point, is that not somewhat exclusive—just tonnage? Surely there is more to a measurement of performance than simply tonnage. I can think of a few things: car utilization, reliability. Are those not conditions which would contribute to the overall level of performance in service?

Mr. Thompson: It depends what is meant here by tonnage. I think that one could take a very narrow approach and simply confine attention to the tonnage moved; for example, it might be possible with a given fleet to move the tonnage within a certain time. That might be acceptable. But with a different car utilization you could move the same tonnage much more quickly, thus realizing some additional advantages and benefits. So I think that I would be inclined to agree that tonnage, if it is narrowly interpreted, could exclude important related matters.

The administrator is required to confine his evaluation to a certain period, and I think that makes sense. He is obviously going to evaluate it either on a quarterly basis or a crop-year basis or whatever.

• 1535

Having developed these performance objectives in consultation with other people, he then turns his mind to a process of monitoring the performance of the railways and such other participants as he deems appropriate. I guess he maintains a kind of notebook, if you like, of whether or not the railway companies and the other participants are meeting the objectives which he has established. Of course, if they have not been meeting those objectives there may be good reasons why they are not, and it would be up to his good sense to note that failure to meet a particular objective was not their fault.

On the other side of the coin it may be that one of the system participants performs so well that they exceed the objectives and meet their deadlines ahead of time and so on, and he should note that, of course.

Mr. Mazankowski: Is that what is meant by a notional scheme?

Mr. Thompson: No, I do not think so. There is a sequence of events here which I think is fairly logical.

First of all, in consultation with others, he establishes these performance objectives. Then he monitors the participants to see if they are meeting them. Then thirdly, in paragraph (e), he advances to the development of a notional scheme of sanctions, applicable to railway companies, and awards and sanctions applicable to the others.

Based on the establishment of these objectives, and the facts he has found, he then develops this system, which ultimately he reports to the government for such modification or rejection

[Translation]

ment, en tonnes, en consultation avec les participants qu'il estime indiqués, les objectifs de résultat à atteindre par eux en ce qui concerne le transport, l'expédition et la manutention du grain . . .

M. Mazankowski: Monsieur le président, à ce sujet, n'est-ce pas un peu trop limitatif que de parler de tonnes? Il y a certainement d'autres moyens de mesurer le résultat que par le poids. Je pense par exemple à l'utilisation des wagons, à la fiabilité du réseau. Ces conditions ne contribuent-elles pas à la performance globale du service?

M. Thompson: Cela dépend de ce que l'on entend par tonnes. On pourrait adopter une interprétation très restrictive et s'en tenir au nombre de tonnes déplacées; par exemple, une flotte donnée pourrait être capable de déplacer un nombre *x* de tonnes de grains dans un délai donné. Cela pourrait être acceptable. Cependant en changeant l'allocation des wagons, il pourrait être possible de transporter le même nombre de tonnes de grain beaucoup plus rapidement, ce qui apporte des avantages et des profits. Je suis porté à penser comme vous que si le mot «tonne» est interprété dans son sens le plus strict, on pourra oublier des facteurs connexes importants.

L'administrateur doit limiter son évaluation à une certaine période. Je crois que c'est logique. Il fera son évaluation sur une base trimestrielle, annuelle ou autre.

Après avoir élaboré ces objectifs de résultat avec les autres intervenants, il entreprend de vérifier la performance des compagnies de chemins de fer et des autres participants. Cela revient à noter dans un carnet si les compagnies de chemins de fer et les autres participants atteignent les objectifs qu'il a fixés. Bien sûr, si les objectifs ne sont pas atteints, il peut y avoir de bonnes raisons, l'administrateur devra user de son bon sens et prendre note du fait que le non respect de l'objectif n'était peut-être pas imputable à l'intervenant.

Par ailleurs, il se peut qu'un des participant ait une performance telle qu'il dépasse les objectifs, qu'il soit toujours en dedans des échéances et l'administrateur devrait également le noter.

M. Mazankowski: Est-ce là ce qu'on entend par système théorique?

M. Thompson: Non, je ne le crois pas. Il y a toute une succession d'événements qui me semblent assez logiques.

Premièrement, en consultation avec d'autres, il fixe les objectifs de résultat. Ensuite, il vérifie pour voir si les participants atteignent ces objectifs. Troisièmement, à l'alinéa e), il entreprend d'élaborer un système thorique de sanction pour les compagnies de chemins de fer et de sanction et de prime pour les autres participants.

Il élabore ce système d'après les objectifs fixés et son expérience; le système est présenté au gouvernement qui est libre de le modifier, de l'accepter ou de la rejeter. En outre, je

[*Texte*]

or acceptance as they see fit. I would think that, in addition, declaring or estimating the tonnages is a very important practical duty that he must perform. But apart from that, I believe that his establishment of performance objectives and his monitoring represent an extremely important part of his function. It would be, in my view, the very core of his function in the first few years. He will form the basis for some kind of standard by which the participants are expected to operate.

All of this is in preparation, I presume, for some later application of performance standards and awards and sanctions. This particular section does not provide, as I read it, any immediate remedial action that he can take against the railways or any other participant. He is preparing the day that will be done, but in the next three or four years there will not be any sanctions applied and there will not be any awards given.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Thompson.

Mr. Mazankowski: So the only test that the railways will be under will be the fact that they are being monitored as to their ability to meet certain performance objectives.

Mr. Thompson: That is right. And ironically . . .

Mr. Mazankowski: And that goes until what, 1985-1986?

Mr. Thompson: Well, he is required to report to the minister the awards and sanctions under the notional scheme that should be applied, and he develops for possible implementation under Clause 21 an actual scheme of awards and sanctions.

Under Clause 21, it is then up to the Governor in Council, by regulation, to provide for the establishment on a tonnage basis again, of performance objectives.

Mr. Mazankowski: And that comes after the review period, then.

Mr. Thompson: I am just looking for the timeframe here.

Mr. Neil: Clause 59.

• 1540

Mr. Mazankowski: As I see performance objectives regulations in Clause 21:

21.(1) Subject to sections 22 to 28, the Governor in Council may, by regulation, at any time after the completion of the review that the Minister is required to carry out under section 59 . . .

Then we go on to the tonnage, awards and sanctions, so that would mean that in reality there are no awards and sanctions until the review period is concluded in 1985-1986. Is that your interpretation, Mr. Kroeger?

Mr. Kroeger: Yes, Mr. Chairman.

Mr. Thompson: I was just going to say something. Ironically what happens when you are establishing standards, whether they are standards for railways or other participants, is that usually there is a fair amount of attention given to the establishment of a standard which will be relatively easy to attain. So during this period one should not necessarily expect that all of the system participants will be striving to the very

[*Traduction*]

pense que l'évaluation du nombre de tonnes à transporter est une fonction pratique très importante. Cela étant dit, je crois également que l'établissement des objectifs de résultat et la vérification sont aussi des parties très importantes de son rôle. Selon moi, ces deux fonctions devraient être au cœur de son travail pendant les quelques premières années. Il s'agit là de se donner une mesure étalon pour évaluer le rendement des participants.

Tout cela sert à préparer, j'imagine, la mise en oeuvre ultérieure de normes de rendement et de prime et de Sanction. Si je comprends bien, cet article ne lui permet pas de prendre des mesures immédiatement à l'encontre des compagnies de chemins de fer ou des autres participants. Cet article permet de préparer l'avenir; pour les trois ou quatre années à venir, aucune sanction ne sera imposée et aucune prime ne sera accordée.

Le vice-président: Merci, monsieur Thompson.

M. Mazankowski: Donc, les compagnies de chemins de fer n'auront à satisfaire qu'à un critère: elles seront surveillées quant au respect de leurs objectifs.

M. Thompson: En effet, et il est drôle . . .

M. Mazankowski: Et jusqu'à quand, jusqu'en 1985-1986?

M. Thompson: L'administrateur doit présenter au ministre les primes et sanctions prévues au système théorique et ensuite, il élaborera en vertu de l'article 21, un régime réel de primes et de sanctions.

En vertu de l'article 21, le gouverneur en conseil peut par règlement prévoir la création d'objectifs de résultat calculés d'après le nombre de tonnes.

M. Mazankowski: Cela survient après la période d'étude.

M. Thompson: J'essaie de trouver l'échéancier.

M. Neil: Article 59.

M. Mazankowski: À l'article 21, au sujet des règlements relatifs aux objectifs de résultat, on lit

21.(1) Sous réserve des articles 22 à 28, le Gouverneur en conseil peut, par règlement, à l'issue de l'examen auquel le ministre est tenu en vertu de l'article 59 . . .

La fin de l'article parle du nombre de tonnes, des primes et des sanctions; donc en réalité, cela signifie qu'il n'y aura ni prime ni sanction avant la fin de la période d'étude en 1985-1986. Comprenez vous la même chose, monsieur Kroeger?

M. Kroeger: Oui, monsieur le président.

M. Thompson: J'allais dire quelque chose. Il est drôle de remarquer que lors de la fixation d'objectifs, que ce soient les objectifs pour les compagnies de chemin de fer ou les autres participants, il est habituel d'essayer d'avoir un objectif qui sera relativement facile à atteindre. Donc pendant cette première période, il ne faut pas nécessairement s'attendre à ce que tous les participants s'efforcent au meilleur de leur

[Text]

best of their ability to achieve a very high level of performance because if they do so, that will become or could become the standard which people would expect them to achieve all the time. That makes the job of the administrator very important. He is going to have to exercise a great deal of judgment and decide whether the effort being put forward by a particular participant is in fact an all-round good effort.

The Vice-Chairman: Mr. Kroeger.

Mr. Kroeger: It is just an observation on Mr. Thompson's comment. In the past couple of years record volumes of grain have been moved each year. There is a general opinion that this movement has been as efficient as the existing system allows, and even the railways' critics acknowledge that they have done a pretty good job. So presumably it will be from that base that the administrator would start setting his targets. In other words, while I would accept Mr. Thompson's comment as an abstract proposition, in this case the obvious starting point for any system of performance targets, tonnage targets, is what has been moving in recent years and then how much better you can do in the future.

Mr. Mazankowski: But, Mr. Kroeger, my understanding is that in terms of car utilization we have not really done so well. The fact is that we have a lot of rolling stock and there is a slow-down in other forms of traffic, and that is one of the reasons why there have been record shipments in the last couple of years. My understanding is that the car utilization has in fact declined, rather than increased, in the last couple of years.

Mr. Kroeger: Yes, no question about that, and that is what I meant with my reference to within the limits of the existing system—in the sense that there are all kinds of inefficiencies built in at present which, for example, cause a very long period of time for car turnaround, and certainly those should be capable of improvement.

Mr. Mazankowski: In establishing the performance targets, would it be the duty of the administrator to establish a target for car turnaround time?

Mr. Kroeger: Not as this is drafted at present, Mr. Chairman. There were very lengthy discussions about this, both during Gilson and during the meetings of the CCA task force and I think even during the legislative task force.

Mr. Mazankowski: If we keep buying more hopper cars, sure our tonnage can increase but you still perpetuate an inefficient system. If we are not going to improve our car turnaround time and improve our utilization, it seems to me we are really perpetuating what is in effect an inefficient system, to use your term.

Mr. Kroeger: I accept that. The only problem . . .

Mr. Mazankowski: I cannot even get into an argument on that with the deputy minister.

Mr. Kroeger: I try to never argue with Mr. Mazankowski.

The problem encountered in the various groups that worked on this subject in some detail was that in the end the only thing

[Translation]

capacité à atteindre une performance très élevée car dans ce cas, ce haut niveau de performance pourrait devenir la norme appliquée. C'est ce qui rend le travail de l'administrateur aussi important. Il devra faire preuve de beaucoup de jugement pour décider si chaque participant essaie du mieux qu'il le peut.

Le vice-président: Monsieur Kroeger.

M. Kroeger: J'aimerais faire une petite observation sur ce que vient de dire M. Thompson. Depuis quelques années, les records de transport de céréales sont brisés chaque année. On reconnaît généralement que le transport a été fait de la façon la plus efficace, compte tenu du réseau actuel, et même les critiques de chemins de fer reconnaissent que les compagnies font un assez bon travail. Donc, on peut supposer que l'administrateur se fondera sur ces résultats antérieurs pour fixer ces objectifs. Autrement dit, j'accepte la réflexion de M. Thompson d'un point de vue théorique mais dans la pratique, la base des objectifs de performance en tonnes sera calculée d'après les résultats des années récentes et sur les possibilités d'amélioration.

M. Mazankowski: Mais monsieur Kroeger, je crois que pour ce qui est de l'utilisation des wagons, les résultats ne sont pas si brillants. En fait, nous avons un grand parc de wagons et le reste du trafic ferroviaire a connu un ralentissement, cela explique en partie les envois records que nous avons connus depuis quelques années. Je serais plutôt porté à croire que le taux d'utilisation des wagons a baissé depuis quelques années.

M. Kroeger: Oui, cela ne fait pas de doute et c'est pourquoi je parlais des limites du système actuel en ce sens que le système comporte beaucoup de facteurs nuisibles lesquels par exemple imposent un long cycle de rotation des wagons et il y a certainement place à amélioration dans ces domaines.

M. Mazankowski: Dans la fixation des objectifs de résultat, l'administrateur ne devrait-il pas également fixer des objectifs pour la durée de rotation des wagons?

M. Kroeger: Pas dans la version actuelle du projet de loi, monsieur le président. Le groupe Gilson, le groupe de travail CCA et même je crois l'équipe de rédacteurs législatifs en ont discuté très longuement.

M. Mazankowski: Si nous continuons d'acheter des wagons-trémis, il est bien évident que nous pouvons augmenter le nombre de tonnes déplacées, mais il demeure que le réseau n'est pas efficace. A moins d'accélérer le cycle de rotation des wagons et d'en améliorer l'utilisation, nous ne faisons que maintenir un système inefficace.

M. Kroeger: Je le reconnais. Le seul problème . . .

M. Mazankowski: Je ne peux même pas avoir un argument à ce sujet avec le sous-ministre.

M. Kroeger: J'essaie d'éviter les arguments avec M. Mazankowski.

Le problème qu'ont soulevé les différents groupes qui ont étudié ce sujet c'est qu'en définitive, la seule mesure réelle

[Texte]

we could really measure was tonnage moved. You might be able to develop some other indicators of efficiency, and car turnaround is probably a good one.

• 1545

The conclusion of those working on this was that it would be very difficult to have any other yardstick than how many tonnes were delivered to port each week. But if the committee were of the view that at least one should not exclude the possibility of developing other measures, I do not think there would be any problem about that insofar as the bill is concerned.

Mr. Mazankowski: I am just sort of building up to a proposed amendment that I have. After the word "tonnage", would be fair to include "or any other basis to be found reasonable", which would sort of open the door for other measurements in future?

Mr. Kroeger: Yes, Mr. Chairman; just because the Gilson group and the CCA task force could not find a reliable yardstick of measurement in the time they had available does not mean that some could not be developed in the future.

Mr. Mazankowski: Mr. Mayer had a ...

The Vice-Chairman: Did you want to move your ...

Mr. Mayer: Could I have a supplementary now?

The Vice-Chairman: Mr. Mayer.

Mr. Mayer: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Kroeger has basically answered the supplementary I had, but it seems to me that there are some obvious measurements other than just tonnage. You could talk about car utilization as a percentage of the total volume able to be loaded at one time, the same way you would have a turnaround on an elevator. How many times you turn those cars over a year is another way of talking about car turnaround time. I can think of several things that would be a measure of something other than tonnage and would imply some measure of efficiency in the total system. So I think that is certainly a worthwhile amendment, and I am glad to see that you agree with that.

The Vice-Chairman: Then you agree with the amendment.

Mr. Reid.

An hon. Member: I want him to submit his amendment.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): With respect to the proposed amendment, the question I pose is that if you put other things in then we are looking at the effectiveness of say the ports being able to move it around; we are looking at the effectiveness of the country elevator system; we are even looking at the effectiveness of branch lines.

Would the administrator, under those circumstances, have the authority to look at alternative methods of moving grain if we put this clause in—I mean by truck?

Mr. Kroeger: No, on the contrary; Clause 17, which we just completed, requires the administrator to do studies, I think is the phrase, and to work with the Senior Grain Transportation

[Traduction]

possible, c'est le nombre de tonnes. On pourrait peut-être élaborer d'autres indicateurs de rentabilité, probablement les cycles de rotation des wagons.

Ceux qui se sont penchés sur ce sujet ont conclu qu'il serait très difficile de trouver une autre mesure que le nombre de tonnes livrées hebdomadairement à chaque port. Cependant, si le comité est d'avis que le type de mesures précisées au projet de loi ne devrait pas empêcher l'élaboration d'autres mesures, je ne crois pas qu'il y ait de problème à l'intégrer au projet de loi.

M. Mazankowski: Cela m'amène à un amendement que je voudrais présenter. Après le mot «en tonnes», pourrait-on ajouter «ou tout autre type de mesure raisonnable», ce qui permettrait d'adopter d'autres types à l'avenir?

M. Kroeger: Oui, monsieur le président; ce n'est pas parce que le groupe Gilson et le groupe de travail ACC n'ont pas pu, dans le temps qui leur était alloué, trouver un autre type de mesures qu'il ne peut pas en exister d'autres.

M. Mazankowski: M. Mayer avait ...

Le vice-président: Voulez-vous présenter votre ...

M. Mayer: J'aimerais poser une question supplémentaire.

Le vice-président: Faites, monsieur Mayer.

M. Mayer: Merci, monsieur le président. Essentiellement, M. Kroeger a répondu à la question que je voulais poser mais il me semble quand même qu'il existe des mesures autres que le nombre de tonnes. On peut parler de l'utilisation des wagons en pourcentage du volume total susceptible d'être chargé à un moment, tout comme on peut avoir le cycle de rotation à l'élévateur. Le nombre de cycles d'utilisation des wagons par année serait une autre mesure possible. Je peux vous donner plusieurs exemples de mesures autres que le nombre de tonnes, qui permettraient de voir la rentabilité du réseau. En conclusion, cet amendement est très valable et je suis heureux de voir que vous en convenez.

Le vice-président: Donc vous êtes d'accord avec l'amendement.

Monsieur Reid.

Une voix: Je voudrais qu'il le présente.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Au sujet de l'amendement, je me pose la question suivante: si nous ajoutons d'autres mesures, nous faisons intervenir d'autres facteurs, par exemple, le temps de déchargement au port, l'efficacité des élévateurs du pays, l'efficacité des embranchements secondaires.

Dans ce cas, l'administrateur pourrait-il songer à d'autres moyens de transport du grain, par exemple le camionnage, si nous adoptons cet amendement?

M. Kroeger: Non, au contraire; l'article 17 que nous venons d'étudier oblige l'administrateur à mener des études et à travailler en collaboration avec le comité supérieur du

[Text]

Committee in identifying ways of increasing the efficiency of the system—and that does not say railroad system; it is the whole chain of movement from the farm to the ship.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): That is the point I wanted to make: that if you expand it from the limited clause that is in there to making it expandable to all system participants, then there is nothing under this that cannot be investigated by the administrator to make a report on.

Mr. Kroeger: That is correct.

The Vice-Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I think Mr. Mazankowski has not moved his amendment yet.

The Vice-Chairman: Yes, I would like . . .

Mr. Benjamin: Before he moves it . . .

The Vice-Chairman: Let him move it and then we will discuss it.

Mr. Benjamin: But I have a suggestion for Mr. Mazankowski. He might want to change one word before he moves it. Should he not say “and” on any other basis? If he says “or”, then you cannot use tonnage.

An hon. Member: No, no; tonnage or else other . . .

Mr. Benjamin: If you say “or any other” then . . .

Mr. Mazankowski: You cannot use that in a bill.

Mr. Benjamin: I think if you said “and” . . .

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, just to narrow the debate, perhaps I will move the amendment—if it meets with your approval.

The Vice-Chairman: Would you please.

Mr. Mazankowski: I move that Bill C-155 be amended on page 8 in Clause 18.(1)(c) by inserting on line 22 after the word “tonnage” the following: “and on any other basis to be found reasonable”. And I thank Mr. Benjamin for substitution of the word “and”.

The Vice-Chairman: Question?

Mr. Benjamin: Hold it. I just wanted to ask again, ask Mr. Kroeger also . . . I agree that there are other bases, because if you just have tonnage only, my own experience was that the railroads made commitments that certain amounts of quotas would be delivered by July 31, and they horsed around from January 1 until the first week of July in terms of how promptly they provided cars, how promptly they spotted them, and how promptly they lifted them after they were loaded.

• 1550

I can remember passing tracks sitting full of loaded cars for two weeks and a ridiculous situation where elevator agents were back-dating cash tickets to July 31 on about August 6 and station agents were back-dating freight waybills. In fact, at scores of shipping points, they extended the crop year by a

[Translation]

transport du grain pour trouver les moyens d'augmenter l'efficacité du système, et on ne parle pas du réseau de chemin de fer; il s'agit de tous les moyens de transport de la ferme au bateau.

M. Reid (Kenora—Rainy River): C'est ce que je voulais dire: si vous étendez la portée de cet article à tous les participants, l'administrateur pourra faire enquête sur tout et présenter des rapports.

M. Kroeger: En effet.

Le vice-président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, M. Mazankowski n'a pas encore présenté officiellement son amendement.

Le vice-président: En effet, j'aimerais . . .

M. Benjamin: Avant qu'il ne le fasse, . . .

Le vice-président: Laissez-le présenter son amendement et ensuite nous pourrions en discuter.

M. Benjamin: Mais j'aimerais faire une suggestion à M. Mazankowski. Il voudra peut-être changer un mot à son amendement avant de le présenter. Ne devrait-il pas dire «et» plutôt que «ou»? Et s'il maintient le «ou», il exclut le nombre de tonnes.

Une voix: Non, non; en tonnes ou autre . . .

M. Benjamin: Si vous dites «ou tout autre» dans ce cas . . .

M. Mazankowski: On ne peut pas mettre cela dans un projet de loi.

M. Benjamin: Si vous dites «et» . . .

M. Mazankowski: Monsieur le président, pour accélérer le débat, si vous êtes d'accord, je vais présenter mon amendement.

Le vice-président: Je vous en prie.

M. Mazankowski: Je propose que le projet de loi C-155 soit modifié à la page 8, alinéa 18.(1)c) par l'insertion à la ligne 18 après l'expression «en tonnes» ce qui suit: et par tout autre paramètre qu'on jugera raisonnable». Par ailleurs, je tiens à remercier M. Benjamin pour sa suggestion.

Le vice-président: Sommes-nous prêts à passer au vote?

M. Benjamin: Un instant. J'aimerais interroger M. Kroeger encore une fois . . . Je pense aussi qu'il devrait y avoir d'autres types de mesures, car si on ne se fie qu'au nombre de tonnes déplacées, selon mon expérience, les compagnies de chemin de fer avaient pris des engagements jusqu'au 31 juillet mais pendant les six premiers mois de l'année, elles ont trainé les pieds pour ce qui est de l'offre de wagons, et de leur déplacement.

Je me rappelle avoir vu sur des voies ferrées des wagons arrêtés pendant deux semaines; je me rappelle une situation ridicule où les agents des élévateurs post-dataient au 31 juillet les bons de paiement alors qu'on était le 6 août et les agents faisaient de même pour les lettres de voiture. En fait, à bien

[Texte]

week. They moved the tonnage, all right, but the way they performed in getting it moved was ridiculous. I was wondering if Mr. Mazankowski had any other basis in mind that could be found reasonable in addition to tonnage. Does he think of any other basis that could be used?

Mr. Mazankowski: That really was the focus of the debate, Mr. Benjamin. We talked about car utilization, the turn-around time. If you are looking at the total system, I think you can even get into the bottlenecks that may occur in ports and the kind of railway network that serves the port areas. It might even involve the congestion in the Port of Vancouver and other things of that nature. If car turn-around time is not improving, I think there are obviously some reasons for it; and I think it would be under the provision of this, on the basis of establishing the standards and thereby monitoring the achievement of those standards, that one would pinpoint the problem areas and try to suggest ways of overcoming them. You can keep buying hopper cars until the cows come home and improve your tonnage, but that does not necessarily meet the objective of an efficient transportation system.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski. Are you ready for the question?

Mr. Flis: Just for clarification, Mr. Chairman, I hope Mr. Mazankowski's interpretation of "any other basis to be found reasonable" is found reasonable not only to the administrator but to all the system participants.

Mr. Mazankowski: It is in that spirit that I have advanced it. I am a reasonable person. I would have no difficulty in advancing an amendment like that.

Amendment agreed to.

The Vice-Chairman: I have the next amendment.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, before we get on to the next amendment, we have had some discussion about the application of Section 262 in relation to the performance of the railroad system and a determination of whether or not they are meeting their objectives. We have heard earlier, Mr. Chairman, that there is a difference of opinion as to whether or not the provisions of Section 262 would be any more effective with the passage of this bill than they were before.

I would like to ask Mr. Thompson if he has an opinion to express on that in relation to this particular section dealing with the monitoring and the ascertainment of the railways' meeting their objectives and providing the kind of service and meeting the performance standards they are expected to achieve.

Mr. Thompson: Mr. Chairman, I think I have indicated before my doubts about whether or not Section 262 applies to this bill. I recognize there is an argument on the other side. I respect the argument, but I do not support that argument.

My point is this. Where the legal advisers entertain a genuine—and I think it is genuine—difference of opinion as to the applicability of an important provision to this legislation, it would seem the committee might wish to err on the side of caution and incorporate, by reference or some other means, the

[Traduction]

des points d'expédition, la campagne agricole a été prolongée d'une semaine. Bien sûr, les céréales ont été transportées, mais la façon dont elles l'ont été est tout simplement ridicule. J'aimerais savoir si M. Mazankowski a à l'esprit d'autres paramètres qui seraient raisonnables. Peut-il penser à d'autres types de mesures qui pourraient être appliquées?

M. Mazankowski: C'est bien là, monsieur Benjamin, le noeud du débat. Nous avons parlé de l'utilisation des wagons, des cycles de rotation. Si nous considérons l'ensemble du réseau, il peut y avoir des embouteillages aux ports, compte tenu du réseau de voies de chemin de fer desservant les zones portuaires. Cela pourrait même être un trafic trop lourd au port de Vancouver. Si le cycle de rotation des wagons ne s'améliore pas, il doit y avoir des raisons; selon moi, grâce à cette disposition, en fixant les normes et en vérifiant si les normes sont respectées, on pourrait cerner les zones problèmes et essayer de trouver des solutions. On peut continuer d'acheter des wagons-trémies jusqu'à ce que mort s'ensuive pour augmenter le nombre de tonnes déplacées, mais cela ne répond pas nécessairement à l'objectif qui est d'améliorer le système de transport.

Le vice-président: Merci, monsieur Mazankowski. Êtes-vous prêts à passer au vote?

M. Flis: À titre d'explication, monsieur le président, j'espère que M. Mazankowski, lorsqu'il dit «ou tout autre paramètre jugé raisonnable», fait intervenir la raison non seulement de l'administrateur mais de tous les participants.

M. Mazankowski: C'est dans cet esprit que j'ai présenté l'amendement. Je suis raisonnable. Je ne vois aucun problème à présenter un amendement de ce genre.

Amendement adopté.

Le vice-président: J'ai ici un autre amendement.

M. Mazankowski: Monsieur le président, avant d'y passer, nous avons déjà discuté de l'application de l'article 262 pour ce qui est des résultats du réseau de chemin de fer et de leur évaluation en regard des objectifs. Nous avons appris plus tôt, monsieur le président, qu'il y a une différence d'opinions quant à savoir si les dispositions de l'article 262 auront plus d'effets lorsque ce projet de loi aura été adopté.

J'aimerais demander à M. Thompson ce qu'il en pense, ce qu'il pense de cet article portant sur la vérification de la performance des compagnies de chemin de fer qui doivent offrir un service et atteindre les objectifs de rendement qui sont fixés.

M. Thompson: Monsieur le président, je crois avoir déjà dit ne pas savoir si l'article 262 s'applique à ce projet de loi. Les deux opinions se défendent. Je respecte les deux mais je dois en rejeter une.

Voici à quoi je veux en venir. Lorsque les conseillers juridiques ont une réelle différence d'opinions quant à l'applicabilité d'une disposition importante à l'égard de ce projet de loi, le Comité devrait pencher du côté de la prudence pour y incorporer, par référence ou autrement, les pouvoirs

[Text]

specific powers within this bill that would enable a shipper to get the kind of remedy which is provided by Section 262, and perhaps other sections of the Railway Act as well.

• 1555

So I do not want to belabour the point; I do not want to engage in a long legal analysis, except that my position is one which favours the incorporation of this provision, and if it were incorporated surely it would then be beyond doubt.

I can see the possibility in the future that some court might hold that Section 262 did apply, but it might be necessary for some party to work its way through three or four different courts at great expense and at significant delay in order to make its point. The burden of such litigation is very heavy, and if by what amounts virtually to a stroke of the pen Parliament can diminish the risk of the need for such litigation I think it just makes good sense to do that.

If Section 262 does apply, either by virtue of its reference in the Railway Act or by direct incorporation, then immediately upon the passage of this bill the railway companies would be obliged to provide services and accommodation in accordance with Section 262, and any failure on their part to do so would be subject to a complaint by a shipper for such remedies as are available.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, to Mr. Kroeger, I am wondering if you and your officials might consider ways and means of incorporating something specific in regard to the incorporation of Section 262 to remove beyond any question of doubt and to err on the side of caution and to ensure that such provisions of Section 262 would apply. Is there a way in which we could incorporate it, and would you be in agreement with it?

Perhaps Mr. Flis, since he is the official spokesman for the government party, would be prepared to comment on it.

I think it is the intention of Section 262 to apply. If there is some difference of opinion as to whether or not it in effect does apply, I think we should remove that doubt, and I would hope that, Mr. Chairman, the deputy minister and his officials would assist the committee in trying to close that loophole if it does exist.

We have some suggestions to make, but naturally you people are the experts in terms of drafting, and if that could be achieved we would certainly welcome it.

The Chairman: Mr. Flis.

Mr. Flis: I think the issue of whether Section 262 is applicable or not has been haunting this committee all along our proceedings, and with the advice we are getting we should probably clarify it once and for all. But I would suggest, Mr. Mazankowski, that maybe we look at it at the end of Clause 34 when we are talking about the application of the Railway Act. A good place probably would be after Clause 34.(3). Maybe a clause inserted in there... I have a suggested wording now, which I am prepared to share with Mr. Mazankowski and introduce it at the appropriate time, or maybe he

[Translation]

précis qui permettront à l'expéditeur de recourir aux méthodes prévues à l'article 262 et à d'autres articles possiblement de la Loi sur les chemins de fer.

Donc je ne veux pas insister trop lourdement; je ne veux pas non plus vous donner une longue analyse juridique; je veux simplement dire que personnellement, je favorise l'insertion de cette disposition car dans ce cas, tout serait clair.

Il est fort possible que dans un avenir plus ou moins rapproché, un tribunal conclue que l'article 262 s'applique, mais il faudrait probablement qu'une personne s'adresse à trois ou quatre juridictions; nous savons ce que cela représente en dépenses et en retard. Ces procès coûtent très cher et si du bout des doigts, le Parlement pouvait diminuer les possibilités de ce genre de procès, il me semblerait logique qu'il le fasse.

Si l'article 262 s'applique réellement, que ce soit par référence à la Loi sur les chemins de fer ou par incorporation directe, dans ce cas, dès l'adoption de cette loi, les compagnies de chemin de fer seraient tenues d'offrir les services conformément à l'article 262, faute de quoi elles pourraient faire l'objet d'une plainte de la part d'un expéditeur car des recours sont prévus.

M. Mazankowski: Monsieur le président, je m'adresse à M. Kroeger. J'aimerais savoir si vous et vos fonctionnaires pourriez trouver des moyens pour faire allusion précisément à l'article 262 afin d'enlever tout doute et de pencher du côté de la prudence pour que les dispositions de cet article 262 s'appliquent. Serait-il possible d'incorporer les dispositions de cet article et seriez-vous prêt à le faire?

M. Flis pourrait peut-être, étant donné qu'il est le porte-parole officiel du gouvernement, nous dire ce qu'il en pense.

Je crois que le gouvernement voudrais que l'article 262 s'applique. Si dans le libellé actuel, monsieur le président, il subsiste encore un doute, nous devons dissiper ce doute et j'espère que le sous-ministre et ses fonctionnaires nous aideront à boucher cette échappatoire si elle existe réellement.

Nous aurions bien des suggestions à faire mais évidemment vous êtes les spécialistes en termes de rédaction de lois et nous serions heureux de connaître vos suggestions.

Le président: Monsieur Flis.

M. Flis: Ce doute quant à l'applicabilité de l'article 262 a plané sur nos délibérations; compte tenu des avis que nous recevons maintenant, nous devrions probablement une fois pour toutes régler le problème. Cependant monsieur Mazankowski, nous devrions peut-être attendre d'arriver à la fin de l'article 34 qui fait référence justement à l'application de la Loi sur les chemins de fer. On pourrait peut-être insérer un paragraphe après le paragraphe 34.(3). J'ai ici un projet d'amendement que je suis disposé à montrer à M. Mazankowski et à le proposer lorsque le temps sera venu; M.

[Texte]

has a better one. I think that might be a more appropriate place than now.

Mr. Mazankowski: I really was not asking for the amendment; I was simply asking that it be considered, and I appreciate the very conciliatory comments of the parliamentary secretary. I hope that we can work out a suitable clause that will satisfy our objectives in that regard.

The Chairman: May I just make the suggestion, Mr. Flis, that it should be a new subclause (2) and the others renumbered so that it will be in seriatim with the other . . .

Mr. Mazankowski: There is some advantage to the debate, Mr. Chairman. As you can see, there are improvements . . .

The Chairman: Oh, I never said there was not.

Mr. Mazankowski: —coming in wholesale right now.

The Chairman: I never said there was not. I would just like to see the improvements faster; that is all.

Mr. Mayer.

Mr. Mayer: Thank you, Mr. Chairman.

In Clause 18.(1)(a):

on or before February 28th of each calendar year, provide the Commission and the Committee with a tonnage forecast for the movement of grain in the next crop year;

Why is that date so far ahead of the beginning of the crop year? It seems to me that you shorten the rate-setting time-frame considerably and do it probably more accurately if you went to, let us say, June 30, if you are talking about the next crop year.

• 1600

Supposing we are talking about the present year we are in: if you had a tonnage forecast at June 30, 1983, for the upcoming 1983-1984 crop year, which would not be harvested until now, the estimate would probably be more accurate. At that time of the year you would know how many acres are seeded, the various crops; you would have a little bit of idea of the weather. A whole host of things that could reflect on the forecast would be known June 30 but would not be known on February 28. I just wonder why you picked that date.

Mr. Kroeger: I think Dr. Heads might comment on that, Mr. Chairman.

The Chairman: Dr. Heads, welcome back.

Mr. John Heads (Executive Director, Railway Transport Committee, Canadian Transport Commission): Thank you, Mr. Chairman. Mr. Mayer, this matter was discussed at very great length at the rates task force, and the dates specified were in effect saw-offs and compromises between the various conflicting objectives of the participants.

Mr. Mayer: Do you mean somebody wanted them earlier than that, the 28th?

[Traduction]

Mazankowski a peut-être un libellé mieux formulé. Je crois qu'il vaudrait mieux cependant attendre d'arriver à l'article 34.

M. Mazankowski: Je ne vous demandais pas vraiment de me communiquer l'amendement; je demandais tout simplement qu'on songe à la possibilité de le faire; je remercie le secrétaire parlementaire du ton conciliant qu'il utilise. J'espère que nous pourrions en arriver à un article satisfaisant pour tous.

Le président: Monsieur Flis, j'aimerais vous proposer d'en faire plutôt un nouveau paragraphe (2) et de renuméroter les autres paragraphes en conséquence . . .

M. Mazankowski: Il est bon de débattre une question, monsieur le président. Comme vous pouvez le voir, nous apportons des améliorations . . .

Le président: Oh, je n'ai jamais dit le contraire.

M. Mazankowski: . . . en vrac à l'heure actuelle.

Le président: Je n'ai jamais prétendu le contraire. J'aimerais tout simplement que le débat s'accélère; c'est tout.

Monsieur Mayer.

M. Mayer: Merci, monsieur le président.

A l'alinéa 18.(1)a) je lis:

Au plus tard le 28 février de chaque année, fournir à la Commission et au Comité les prévisions quantitatives, en tonnes, des mouvements de grain pour la campagne agricole suivante;

Pourquoi a-t-on fixé la date si loin du début de la campagne agricole? Il me semble que vous raccourcissez considérablement l'horaire de l'établissement des taux et que vous seriez plus exact si vous alliez au 30 juin, par exemple, en parlant de la prochaine campagne agricole.

Si nous parlons de l'année en cours, si vous aviez une prévision de quantités en tonnes au 30 juin 1983 pour la campagne agricole de 1983-1984, qui ne serait pas encore moissonnée, les prévisions seraient certes plus exactes. À ce moment de l'année nous savons combien d'acres ont été semées, nous savons quelles sortes de récoltes ont été plantées; vous avez une idée de la température. On saura le 30 juin toutes sortes de choses qui figurent dans les prévisions que l'on ne connaîtra pas le 28 février. Je me demande pourquoi vous avez choisi cette date.

M. Kroeger: Je crois que le Dr Heads peut faire un commentaire à ce propos, monsieur le président.

Le président: Docteur Heads, bienvenue de retour.

M. John Heads (directeur exécutif, Comité des transports par chemin de fer, Commission canadienne des transports): Merci, monsieur le président. Monsieur Mayer, nous avons discuté cette question en profondeur lors des études du groupe d'étude sur les taux, et les dates mentionnées représentaient des concessions entre les objectifs contradictoires des participants.

M. Mayer: Voulez-vous dire que quelqu'un voulait une date antérieure au 28?

[Text]

Mr. Heads: Yes.

Mr. Mayer: Good Lord!

Mr. Heads: If I could just give you a brief back-up as to how this happened, it was made clear by the representatives of the shippers that they wished to know exactly what the rates would be well in advance of the crop year. After negotiation they agreed that they wished to have these figures two months before the crop year started; that is, by May 31. The railways reckoned that they needed a month to put the tariffs out after they had got the rate base from the CTC, so that brought you again to April 30, and April 30 is the deadline before each crop year that is being worked on by Mr. Hackston and myself in respect of rates and costs. So in effect on February 28 we are getting the figures two months in advance of the date at which the CTC has to put out its revisions to the base rate scale.

Mr. Mayer: But that does not address my concern. If you do something on February 28, you may have the figures, but they do not reflect anything in the real world, who cares whether you have them or not? It is not a criticism of you, but it just seems to me that on February 28 you are not going to really know very much about the growing conditions may be for that current year and consequently your tonnage forecast could be out a country mile.

An hon. Member: Kilometre.

Mr. Mayer: A country kilometre, whatever.

Mr. Kroeger: You are not going to know significantly more on April 15 either. If the 30th is the outside deadline for the CTC to establish the base rate scale, you have to back up from April 30 and then if you get into, say, April 7, you could still have snow on the fields so nobody will have been out seeding.

Mr. Mayer: Even if you know there is snow on the ground at the end of April it means something. If you have land blowing all over the country and you cannot see your barn from your house because of a dust storm, that tells you something about the growing conditions. It tells you something.

Mr. Kroeger: Maybe. It depends when the rains comes.

Mr. Mayer: Exactly. But why not set the rate on the day the new crop year starts?

Mr. Kroeger: You cannot. The shippers say they want to know what the rate is going to be, as Dr. Heads said, two months before the beginning of the crop year. That is a view that the shippers themselves had arrived at.

Mr. Mayer: Mr. McKnight, who are the shippers?

Mr. Kroeger: After the commission has set the basic rate scale, the railways say they need a month to translate that into tariffs, so that backs you up to April 30. I think Dr. Heads has an additional comment on that.

Mr. Heads: Mr. Chairman, I think Mr. Kroeger has essentially answered the question. If your question "who are the shippers" is rhetorical, I will pass it. If it is a question you would like answered, the representatives of the shippers on that task force where the Saskatchewan Pool, the Alberta

[Translation]

M. Heads: Oui.

M. Mayer: Grand Dieu!

M. Heads: Si je puis vous donner un aperçu de ce qui s'est passé, je dirais que les représentants des expéditeurs ont annoncé qu'ils voulaient connaître les taux bien en avance de la campagne agricole. Après des négociations, ils ont déclaré qu'ils désiraient obtenir ces chiffres deux mois avant le début de la campagne agricole, soit au 31 mai. Les chemins de fer ont estimé qu'il leur fallait un mois pour publier les tarifs, après avoir obtenu le barème de référence de la CCT. Ceci nous a menés au 30 avril et le 30 avril est la date limite avant la campagne agricole que M. Hackston et moi-même suivons en ce qui a trait aux taux et aux coûts. De fait, le 28 février, nous obtenons les chiffres deux mois avant la date à laquelle la CCT publie ses révisions au barème de référence.

M. Mayer: Mais cela ne répond pas à mon souci. Si vous faites quelque chose le 28 février, vous avez une date, mais cela ne reflète pas la réalité. Qui se préoccupe de savoir si vous l'avez ou non? Je ne vous critique pas; mais il me semble que vous ne saurez pas le 28 février ce que les conditions de croissance seront pour l'année en cours; votre prévision sur les quantités en tonnes pourrait présenter un écart d'un mille de long.

Une voix: Kilomètre.

M. Mayer: D'un kilomètre de long.

M. Kroeger: Vous ne saurez rien de plus le 15 avril. Si le 30 avril est la date limite à laquelle la CCT doit établir le barème de référence, vous avez à remonter au 30 avril et vous êtes alors, disons, au 7 avril. Il y aura peut-être encore de la neige dans les champs; personne n'aura semé.

M. Mayer: Même si vous savez qu'il y a encore de la neige dans les champs à la fin d'avril, cela signifie quelque chose. Si de la poussière souffle dans tout le pays et qu'une tempête de vent vous empêche de voir votre grange, vous saurez quelque chose des conditions atmosphériques.

M. Kroeger: Peut-être. Tout dépend de la pluie.

M. Mayer: Précisément. Mais pourquoi ne pas fixer le taux au jour du début de la campagne agricole?

M. Kroeger: Vous ne pouvez pas le faire. Les expéditeurs disent qu'ils doivent savoir ce que le taux doit être, comme le Dr. Heads l'a souligné, deux mois avant le début de la campagne agricole. C'est ce que les expéditeurs veulent...

M. Mayer: Monsieur McKnight, qui sont ces expéditeurs?

M. Kroeger: Lorsque la Commission a fixé le barème, les chemins de fer ont besoin, disent-ils, d'un mois pour traduire ces taux en des tarifs; vous devez alors remonter au 30 avril. Je crois que le Dr. Heads veut faire un autre commentaire à ce propos.

M. Heads: Monsieur le président, je crois que M. Kroeger a effectivement répondu à la question. Votre question, «qui sont ces expéditeurs?» est théorique. Je la laisse passer. Si c'est une question à laquelle vous voulez une réponse, ce sont les représentants des expéditeurs du groupe d'étude, soit le Pool de

[Texte]

Pool, the Prairie Farmer Commodity Coalition, the United Grain Growers and the Canola Crushers.

Mr. Mayer: Mr. Chairman, I certainly will have more questions to raise in line with this area when we get to the part of the bill that has to do with rate setting, because I certainly think there is room there to have some of this timeframe tightened up.

• 1605

I think it is very hard to take. I will not use the word ludicrous, although I am tempted to, that we have a two-and-a-half-year rate setting timeframe. I find it incredible that it needs to be that long. I really do not understand why you need to know a month or two months ahead of time. Whatever it is, it is. You are going to have to pay it or you are not going to ship it. I do not really see the problem of setting the rate on the day that the crop year starts, if that would mean that we could have a more accurate and reflective tonnage forecast when the thing was initially made. Anyway, that is a personal point.

The Chairman: Mr. Neil.

Mr. Neil: You finally recognized me, Mr. Chairman. Thank you.

The Chairman: No comment.

Mr. Neil: Mr. Chairman, I would like to address a question to Mr. Kroeger. From the time I first examined this bill, the question of awards has concerned me somewhat. I can understand sanctions or penalties being levied where performance has been set out as a criteria and the participant has failed to meet the performance criteria, but the question of awards is something that it seems to me is rather strange or difficult to accept.

I would suggest that the system participants, almost without exception, are organizations or companies that are in the business of handling grain and making a profit for doing so. If they meet the performance requirements it means, perhaps, they have moved more grain; they have received more money and made more profit. Other than awarding a brass plaque to the participant, I cannot for the life of me understand what kind of award you would give.

I wonder, Mr. Kroeger, if you could tell me under what conditions or circumstances you see an award being made to a system participant. As a follow-up question, what form would the award take? Would it be a monetary award? Would it be an allocation of more hopper cars? What would it be?

Mr. Kroeger: I think I would largely agree with Mr. Neil's opening observations that the system participants as defined are organizations and corporations and in some way or other those at least that are not government agencies stand to make a profit if they do well. That philosophy is applied in respect of the railways. There is no provision for awards; the award is that you get paid for moving the grain. There is a provision for sanctions in the sense that if you do not move it satisfactorily you may get paid less than the full amount.

[Traduction]

la Saskatchewan, le Pool de l'Alberta, la *Prairie Commodity Coalition*, le *United Grain Growers* et le *Canola Crushers*.

M. Mayer: Monsieur le président, j'aurai certainement d'autres questions à poser au sujet de ce domaine quand nous en serons à la partie du projet de loi qui traite de l'établissement des taux, parce qu'il existe de bonnes raisons de préciser le calendrier.

Je pense que c'est difficile à accepter. Je n'emprunterai pas le mot ridicule, bien que j'en sois tenté, mais je crois qu'il est difficile de croire que le calendrier de l'établissement des taux de deux ans et demi doit être aussi long. Je ne comprends pas pourquoi vous devez avoir deux mois ou plus. Vous devez payer ou alors ne pas expédier. Je ne vois pas le problème si on fixe le taux au jour du début de la campagne agricole, puisque cela signifie une prévision plus exacte des quantités en tonnes. C'est là un point de vue personnel.

Le président: Monsieur Neil.

M. Neil: Vous m'avez enfin reconnu, monsieur le président, merci.

Le président: Aucun commentaire.

M. Neil: Monsieur le président, je voudrais poser une question à M. Kroeger. Depuis que j'ai commencé à étudier le projet de loi, la question des primes me trouble. Je comprends pourquoi on imposerait des sanctions ou des pénalités lorsque le rendement ne correspond pas aux normes et que le participant n'a pas pu satisfaire aux critères de rendement, mais la question des primes me semble difficile à accepter.

Je rappelle que les participants, presque sans exception, sont des organisations ou des sociétés qui sont en affaires pour traiter le grain et faire un profit. S'ils satisfont aux exigences de rendement, cela signifie, peut-être, qu'ils ont déplacé plus de grain; ils ont reçu plus d'argent et fait des gains plus grands. A moins de décerner une plaque au participant, je ne vois pas quelle sorte de récompense vous pourriez lui donner.

Je me demande, monsieur Kroeger, si vous pouvez me dire dans quelles circonstances un participant pourrait recevoir une prime. Comme question supplémentaire, quelle forme la prime doit-elle revêtir? Serait-ce une récompense monétaire? Serait-ce une allocation de wagons-tombereaux supplémentaires? Que serait-ce?

M. Kroeger: Je conviens avec M. Neil que les participants sont tous définis comme étant des organisations ou des sociétés et que ceux parmi eux qui ne sont pas des organismes du gouvernement feront un gain s'ils travaillent bien. Cette philosophie s'applique aux chemins de fer. Il n'existe pas de disposition pour des primes. La prime est que vous êtes payé pour transporter le grain. Il existe une disposition en matière de sanctions parce que si vous ne transportez pas le grain de façon satisfaisante, vous recevrez moins d'argent que prévu.

[Text]

There is a case for applying that philosophy to other system participants, and it is possible at the end of the three-year trial period that indeed will be the conclusion reached. It is not easy to identify what these awards might look like aside from brass plaques. The example I have cited on some past occasions is that you might be able to do something with hopper car allocation in which a bad performer has its allocation of hopper cars reduced, and that would automatically mean there are some hopper cars available so you could increase the allocation to someone else who had been a good performer.

Mr. Neil: That would not be an award in the true sense of the word.

Mr. Kroeger: That might or might not be an award. And if everybody performed well, then how would you award all of them at the same time?

• 1610

There are certainly those kinds of difficulties in the concept of awards, as contrasted with a system of sanctions. That is why there really does not seem to be any choice except to go through a trial period and see what is clearly impracticable and should be dropped.

Mr. Neil: If the award consisted of penalizing someone else and making other hopper cars available, you would not need the word "award" in the bill at all. You could simply use the word "sanction" throughout, and the benefit of the additional hopper cars would be available to those participants who performed well. Is that not correct?

Mr. Kroeger: Yes, there are other possibilities that are a little more venturesome. I would not care to make a judgment as to whether the government of the day would want to implement them, but let us hypothesize. Suppose United Grain Growers decide to spend \$5 million to lengthen a number of sidings at some of their major elevators, and that in so doing they make possible bigger car spots and contribute to efficiency and therefore contribute to cost reduction in the system so that the overall cost of moving grain is reduced by \$2 million a year as a result of those investments by United Grain Growers.

You might be able to find a way in which those cost reductions would partly be distributed right across the system in reductions in the average freight rate, but you might also say that UGG ought to be a direct beneficiary of some of those savings. In this case you are actually getting into the business of awarding someone money. You could say \$1 million to UGG for having spent \$5 million, which will save the whole system \$2 million a year.

I realize that is pretty hypothetical, but there may be some fairly imaginative people around the Senior Grain Transportation Committee who will be able to come up with this kind of arrangement, which would benefit everybody in sight.

[Translation]

On peut appliquer ce raisonnement aux autres participants; il est possible qu'on en vienne à cette conclusion après la période d'essai de trois ans. On ne saurait décrire ces primes, sauf pour parler de plaques. Comme j'ai mentionné, on peut faire quelque chose avec l'affectation des wagons-tombereaux, c'est-à-dire si un participant ne fonctionne pas bien, on diminue son allocation. Cela signifie qu'il y aura davantage de wagons pour augmenter l'allocation d'un participant qui fournit un bon rendement.

M. Neil: Ce ne serait pas une prime dans le vrai sens du mot.

M. Kroeger: Cela peut ou ne pas être une prime. Si tout le monde donne un bon rendement, comment pouvez-vous donner une prime à tout le monde.

Ce genre de difficultés se pose très certainement au niveau du concept des primes, par opposition au système de sanctions. C'est pourquoi je ne pense pas que nous ayons le choix. Il nous faudra prévoir une période d'essai après quoi il nous sera possible de déterminer ce qui clairement n'est pas praticable et ce qui devrait être supprimé.

M. Neil: Si la prime revenait à pénaliser quelqu'un d'autre et à mettre en disponibilité d'autres wagons-trémies, il ne serait plus du tout nécessaire de faire figurer le mot «prime» dans le texte du bill. On pourrait tout simplement utiliser partout dans le bill le mot «sanctions», et les wagons-trémies supplémentaires seraient mis à la disposition des participants qui s'acquittent bien de leur tâche. Qu'en pensez-vous?

M. Kroeger: Oui, il existe d'autres possibilités qui sont un peu plus aventurées. Je ne voudrais pas me hasarder à deviner si le gouvernement du jour souhaiterait ou non les mettre en application, mais nous pouvons dresser des hypothèses. Supposons que l'*United Grain Growers* décide de consacrer 5 millions de dollars au rallongement d'un certain nombre de voies de chargement à plusieurs de ses principaux élévateurs et que, ce faisant, elle crée des aires de wagons plus importantes et contribue ainsi à l'efficacité et, partant, à la réduction des coûts dans le système afin que le coût global de transport du grain soit réduit de 2 millions de dollars par an.

Vous pourriez peut-être trouver un moyen de distribuer une partie de ces réductions de coûts au niveau du taux de fret moyen à l'échelle du système dans son ensemble, mais vous pourriez également dire que l'UGG devrait bénéficier directement d'un certain nombre de ces économies. Dans ce cas-là, cela reviendrait à verser directement de l'argent à quelqu'un. Vous pourriez vouloir donner un million de dollars à l'UGG qui aurait dépensé 5 millions de dollars pour économiser 2 millions de dollars par an au système dans son ensemble.

Je me rends bien compte que cela est assez hypothétique, mais le Comité supérieur du transport du grain compte peut-être un certain nombre de personnes qui ont de l'imagination et qui pourraient esquisser ce genre d'arrangement qui bénéficierait à tout le monde.

[Texte]

The Chairman: I am going to suggest now, in view of the hour and in view of where we are in the bill, that we stick as much as possible to the concrete rather than the hypothetical.

Mr. Neil: Well, could I just finish off then?

The Chairman: Finish off, Mr. Neil.

Mr. Neil: You talked about changes in allocation of cars, penalizing a particular company by reducing the number of their cars. What would happen then to the Bracken Formula, which allocates cars at the present time? What would happen if a particular elevator company were penalized by a reduction of cars and was not able to service the producers on a line they only had elevators on? You would be penalizing the producer.

Mr. Kroeger: That would be the down side of any such arrangement. It is yet another illustration of the problems of giving practical expression to a concept that is entirely valid, which is that there is a chain of responsibility here of which the railways are only a part, and that all players in the grain transportation system really ought to be doing what they can to improve its performance. The recognition of that concept was very strong in both Gilson and in the CCA task force. One can see how one would give expression to it in the discussions in the Senior Grain Transportation Committee, where you would have this mutual calling to account. More difficult is the matter of them trying to work out how that could even take the form of awards and sanctions after 1985 and 1986.

Mr. Neil: In view of the problems and concerns you have expressed, would you feel that an amendment might be in order that removed the word "awards" from Clause 18.(1)(e)(ii) and made just sanctions applicable to all participants, and no awards?

• 1615

Mr. Kroeger: I would have some reluctance about that kind of amendment, Mr. Chairman, because I am not sure that somebody is not going to come up with the sort of system of awards that I hypothetically described might be applied to the UGG or a company that made some investments. I would not want to preclude the administrator from seeing whether he could develop something. Of course, there would be an opportunity for any such scheme to be debated in Parliament and, indeed, examined in committee in some depth before it was actually put into operation. So for the interim period until that happened I do not know that it would be wise to exclude the administrator from looking at what the possibilities were.

Mr. Neil: Mr. Chairman, in the interest of seeing this whole system evolve over the years on a trial basis, I will not put my amendment then.

[Traduction]

Le président: Vu l'heure et vu là où nous en sommes dans l'étude du bill, je recommanderais que nous nous limitions autant que possible à des questions concrètes plutôt qu'hypothétiques.

M. Neil: Dans ce cas, me permettez-vous de terminer?

Le président: Terminez, monsieur Neil.

M. Neil: Vous avez parlé d'apporter des changements au système d'allocation des wagons, en prévoyant de pénaliser certaines compagnies en réduisant le nombre de leurs wagons. Qu'advierait-il alors de la formule Bracken, en vertu de laquelle les wagons sont alloués à l'heure actuelle? Que se passerait-il si un exploitant d'élévateur était pénalisé par une réduction de wagons et ne pouvait pas desservir les producteurs qui n'ont d'élévateurs que sur la ligne concernée? Cela aurait pour effet de pénaliser le producteur.

M. Kroeger: Ce serait l'autre côté de la médaille. Il s'agit d'une autre illustration encore des problèmes qui se posent lorsqu'on donne une explication pratique à un concept qui est entièrement valable, à savoir qu'il existe une chaîne de responsabilités dont les compagnies de chemin de fer ne sont qu'un élément, et que tous les participants au système de transport du grain devraient faire leur part pour améliorer le rendement de ce système. Et le rapport Gilson et le rapport du groupe de travail ACC reconnaissent fermement ce concept. L'on imagine facilement comment on a pu en traiter dans le cadre des discussions tenues par le Comité supérieur du transport du grain où il y aurait cette obligation mutuelle de rendre compte. Mais plus difficile encore pour eux est la question d'essayer de trouver une formule qui pourrait prendre la forme de primes et de sanctions après les années 1985 et 1986.

M. Neil: Étant donné les problèmes et les préoccupations que vous avez exprimés, seriez-vous prêt à appuyer un amendement visant à supprimer le mot «primes» de l'article 18.(1)(e)(ii), afin que seules les sanctions soient applicables à tous les participants, et que l'on ne fasse pas du tout état de primes?

M. Kroeger: J'aurais certaines hésitations avec ce genre d'amendement, monsieur le président, parce que je ne suis pas convaincu qu'on ne proposera pas un jour le genre de système de primes que j'ai hypothétiquement décrit comme pouvant éventuellement s'appliquer à l'UGG ou à une société qui ferait des investissements. Je ne voudrais pas empêcher l'administrateur d'essayer de voir s'il ne pourrait pas mettre quelque chose au point. Mais bien sûr, il serait possible de discuter de pareille formule au Parlement et même de l'examiner de façon approfondie en comité avant qu'elle ne soit mise en application. Par conséquent, en attendant que cela se produise, je ne sais pas s'il serait très sage d'interdire à l'administrateur d'examiner les possibilités.

M. Neil: Monsieur le président, parce que je voudrais que tout ce système évolue au cours des ans selon une formule d'essai, je retire mon amendement.

[Text]

The Chairman: I would like to suggest that maybe Mr. Benjamin would like to put one of his amendments now since we are at that point in the clause.

Mr. Benjamin: I had some questions to ask first, Mr. Chairman. I have not had a chance yet on this clause. It might affect what kind of an amendment I move.

I take it the Canadian Wheat Board, and for that matter the Canadian Grain Commission, are considered system participants.

Mr. Kroeger: That is correct.

Mr. Benjamin: All right. What sanctions or awards could be considered feasible for the Canadian Wheat Board?

Mr. Kroeger: I do not know. It is not necessarily the case that a system of awards and sanctions would be applicable to every system participant. I do not know how you would devise a system of sanctions against or awards to the administrator, aside from what might be done to his annual pay increase.

Mr. Benjamin: He is "during pleasure", too.

It escapes me how you can impose any kind of sanction or award on the Canadian Wheat Board or the Canadian Grain Commission. It completely escapes me, unless you are going to allow sanctions, for example, to interfere with quota system or other prerogatives or duties of the Canadian Wheat Board under the Canadian Wheat Board Act. Do you think the minister in charge of the Canadian Wheat Board is going to hold still for that, or that the Minister of Agriculture is going to hold still for any derogation of prerogatives that he has under the Canadian Grain Commission Act?

Mr. Kroeger: I think the likelihood of this having any effect on the quota system is remote.

Mr. Benjamin: There just is no sanction or award you can provide to them in the same context as you would to a railway or a grain company or a port since these are agencies administering some laws of the land, both the law and the regulations pursuant to that law.

What would you consider a good performance by a grain company and what would you consider a bad performance—a good performance that would qualify him for an award or a bad performance for a sanction? What would you consider to indicate the good performance or to indicate the bad performance?

Mr. Kroeger: I suppose an obvious example is prompt loading of cars when they are made available, perhaps extending to bringing in the agent on the weekend to load so that the cars could move out on the Monday as opposed to having to sit until the following Friday. That is a rather simple example. I am sure there are much more complex arrange-

[Translation]

Le président: Je demanderais alors à M. Benjamin de proposer l'un de ses amendements puisque nous en sommes arrivés au point qui l'intéresse dans l'article.

M. Benjamin: J'aimerais tout d'abord poser quelques questions, monsieur le président. Je n'ai pas encore eu l'occasion d'intervenir dans le cadre de l'étude de cet article. Est cela pourrait avoir une incidence sur le genre d'amendement que je proposerais.

J'imagine que la Commission canadienne du blé et la Commission canadienne des grains sont considérées comme des participantes au système.

M. Kroeger: C'est exact.

m. Benjamin: Très bien. Quelles sanctions, quelles primes pourraient être considérées comme envisageables en ce qui concerne la Commission canadienne du blé?

M. Kroeger: Je n'en sais rien. Un système de primes et de sanctions ne s'appliquerait pas forcément à tous les participants au système. Je ne vois par exemple pas comment l'on pourrait concevoir un système de primes ou de sanctions applicables à l'administrateur, à l'exception de ce que l'on pourrait faire au niveau de son augmentation salariale annuelle.

M. Benjamin: Il est nommé lui aussi «à titre amovible».

Je ne vois vraiment pas comment l'on pourrait imposer des sanctions ou des primes à la Commission canadienne du blé ou à la Commission canadienne des grains. Cela m'échappe, à moins que vous ne soyez prêt à permettre à des sanctions par exemple de venir entraver le système des quotas ou d'autres prerogatives ou tâches qui reviennent à la Commission canadienne du blé en vertu de la Loi sur la Commission canadienne du blé. Pensez-vous que le ministre responsable de la Commission canadienne du blé laisserait faire sans broncher ou que le ministre de l'agriculture ne dirait rien s'il y avait dérogation aux prerogatives qui lui reviennent en vertu de la Loi sur la commission canadienne des grains?

M. Kroeger: Je pense qu'il y a très peu de chances que cela ait une incidence sur le système des quotas.

M. Benjamin: Il n'existe tout simplement aucune sanction ou prime que vous puissiez leur imposer dans le même contexte que comme s'il s'agissait d'une compagnie de chemin de fer, d'une compagnie de grain ou d'un port, puisqu'il s'agit d'organismes qui administrent certaines lois du pays, les lois, que les règlements pris pour leur application.

Quelle serait selon vous une bonne performance ou une mauvaise performance pour une compagnie de grain: quel genre de bonne performance lui mériterait une prime et quel genre de mauvaise performance lui mériterait une sanction? Quels sont selon vous les critères qui détermineraient une bonne ou une mauvaise performances.

M. Kroeger: Un bon exemple serait le prompt chargement des wagons dès que ceux-ci sont disponibles. Le fait de faire venir un agent la fin de semaine pour charger les wagons afin que ceux-ci puissent partir dès le lundi, au lieu d'être obligés d'attendre jusqu'au vendredi suivant. C'est là un exemple plutôt simple. Mais je suis certain qu'il existe des arrange-

[Texte]

ments... for example, at terminal points—that could have quite a bearing on system efficiency.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I want to address this to Mr. Kroeger and ask his opinion. When you mentioned reducing—say for a grain company that was not performing well, and your sanction would be to give them fewer hopper cars. That is not a sanction. The grain company will not mind a bit. Their elevator is full. They will collect that much more grain storage and they are laughing. All you have done is increase the cost to the grain producers, the pay-outs by the Canadian Wheat Board for storage, which comes out of the grain producers' pockets.

• 1620

It would be an incentive for them to perform badly loading cars. They could collect the storage. It would seem to me that the sanction would be that for a given period of time they shall not be paid any storage or handling charges because of a bad performance. I submit to you that cutting down the number of cars they are going to get is not going to be any kind of a sanction if that is all you do. Would you agree with that?

Mr. Kroeger: It is possible. Mr. Benjamin poses an interesting alternative, which I have not heard anyone suggest before. That might be worth considering as well.

Mr. Benjamin: If there really, realistically, are no sanctions or awards that can be imposed or awarded by the administrator or the minister on the Wheat Board or the Grain Commission, then in the context of Clause 18—and I have an amendment to do this—why not exclude them and leave it up to the Grain Transportation Administrator to get in touch with the minister in charge of the Wheat Board or the minister in charge of the Grain Commission to take appropriate action either under the legislation or under an order in council pursuant to that legislation to make them perform better?

Mr. Kroeger: I think I would be reluctant about any amendment or legislative provision whereby the government said okay, we are going to look at all you fellows' performances and we will levy sanctions on you if we do not like what we see, but our agencies are immune from scrutiny. I do not think that would go down terribly well in western Canada.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, we do have the monitoring of the performance of railway companies and such other system participants as the administrator deems appropriate. The Wheat Board has to make an accounting to Parliament. The commissioners make an accounting at many, many meetings to the producers all over the west. The Grain Commission makes reports to Parliament and the minister makes an accounting. I think everything is in place there now on the whole matter of performance of both of those agencies. There would be nothing

[Traduction]

ments bien plus complexes... par exemple aux terminaux... qui pourraient avoir une très forte incidence sur l'efficacité du système.

M. Benjamin: Monsieur le président, ma prochaine question s'adresse à M. Kroeger et j'aimerais lui demander son avis. Lorsque vous avez parlé de réduire... vous avez dit que pour une compagnie de grains dont la performance ne serait pas bonne, la sanction serait de lui accorder un nombre inférieur de wagons-trémies. Ce n'est pas là une sanction. La compagnie n'en serait pas du tout gênée. Son élévateur est plein. Elle percevrait davantage de frais de magasinage et elle en serait ravie. Tout ce que vous aurez réussi à faire, c'est augmenter le coût pour les producteurs, c'est-à-dire les versements faits par la Commission canadienne du blé au titre de frais d'entreposage, car cet argent sort de la poche des producteurs de grain.

Ca les encouragerait à utiliser des wagons dont le chargement se fait mal. Ils pourraient empocher les frais de magasinage. Il me semble qu'en cas de mauvaise performance, une bonne sanction serait de ne rien leur verser au titre de frais d'entreposage et de manutention pendant une période de temps donné. Je maintiens que le simple fait de réduire le nombre de wagons mis à leur disposition ne sera aucunement une sanction pour eux. Qu'en pensez-vous?

M. Kroeger: C'est possible. Mais M. Benjamin propose une solution intéressante dont j'entends parler pour la première fois. Il faudrait peut-être l'examiner elle aussi.

M. Benjamin: S'il n'existe véritablement aucune sanction, aucune prime qui puisse être imposée ou attribuée par l'administrateur ou par le ministre à la Commission du blé ou à la Commission des grains, alors pourquoi dans le contexte de l'article 18... et j'ai un amendement à cet effet... ne pas les en exclure et s'en remettre à l'administrateur du transport du grain pour que celui-ci communique avec le ministre responsable de la Commission du blé ou avec celui responsable de la Commission des grains afin de prendre les mesures qui s'imposent en vertu de la Loi ou en vertu d'un décret en conseil qui découlerait d'une loi, de façon de les obliger à mieux s'acquitter de leur tâche?

M. Kroeger: J'hésiterais beaucoup à souscrire à un amendement ou à une disposition en vertu de laquelle le gouvernement dirait en définitive: Nous allons examiner la performance de chacun de vous et nous vous imposerons des sanctions si nous n'aimons pas ce que nous trouvons, mais les organismes qui relèvent de nous resteront à l'abri de ce processus. Je ne pense pas que l'on réserverait un bon accueil à pareille chose dans l'Ouest canadien.

M. Benjamin: Monsieur le président, il est déjà prévu que l'administrateur surveille le rendement des compagnies de chemin de fer et les autres participants au système sur lesquels ils souhaitent se renseigner. La Commission du blé doit rendre compte devant le Parlement. Les commissaires, quant à eux, rendent compte devant les producteurs de tout l'Ouest lors de nombreuses réunions. Enfin, la Commission des grains soumet des rapports au Parlement et le ministre rend compte des activités de cette dernière. Pour ce qui est de la performance

[Text]

wrong with leaving the monitoring of those agencies in Clause 18, but removing those agencies as far as the implementation of Clause 18 is concerned from the whole system of any sanctions and awards that may be set up.

Mr. Kroeger: Well, in practice . . .

Mr. Benjamin: Just the monitoring. If it provided some bad publicity and bad reputation, surely that in itself would be quite an encouragement on them.

Mr. Kroeger: In practice one might very well end up with the kind of limited application that Mr. Benjamin refers to, but it might be preferable to wait until the trial period is over before making that judgment. Mr. Earl of the Grain Transportation Co-ordinator's office just made an interesting comment to me. Apparently under the Wheat Board's block shipping system and the Bracken formula there is provision for the Wheat Board to withhold cars from bad performers.

Mr. Benjamin: I think you withhold shipping orders and then they do not have to give them the cars.

Mr. Kroeger: So there are some precedents for some of the ideas that we have been talking about.

Mr. Benjamin: It has not hurt the grain companies. They still collected the storage and it did not bother them at all.

Mr. Chairman, if you are ready I am quite prepared to move my amendment.

The Chairman: I would love that, Mr. Benjamin. Which one are you going to . . .

Mr. Benjamin: I am going to move the one that is . . .

The Chairman: Number 20?

• 1625

Mr. Benjamin: Yes, sir. I move that Bill C-155 be amended in Clause 18 by striking out lines 25 to 48 at page 8 thereof and lines 1 to 10 at page 9 thereof and substituting the following therefore:

met by any railway company;

(d) monitor the performance of the railway companies to ascertain whether or not they are meeting the performance objectives referred to in paragraph (c);

(e) develop for possible implementation under Section 21 a scheme of sanctions applicable to railway companies and make recommendations to the Minister on the advisability of implementing that scheme.

Mr. Chairman, this amendment would prevent the administrator from regulating system participants other than the railways.

I would submit, Mr. Chairman, that this is nothing more than a further weakening of the authority of the Canadian Wheat Board and the Canadian Grain Commission. If there

[Translation]

de ces deux organismes, je pense que tous les rouages nécessaires existent déjà. Je ne verrais rien de mal à ce que l'on maintienne la question du contrôle de ces organismes dans l'article 18, tant que ces organismes seraient exemptés de tout éventuel système de sanctions et de primes.

M. Kroeger: En pratique . . .

M. Benjamin: Uniquement le contrôle. Si cela amenait une mauvaise publicité ou une mauvaise réputation, ce serait une mesure d'encouragement suffisante.

M. Kroeger: En pratique, l'on pourrait très bien se retrouver avec le genre d'application limitée dont a parlé M. Benjamin, mais il serait peut-être préférable d'attendre la fin de la période d'essai avant de nous prononcer là-dessus. M. Earl, du Bureau du coordonnateur du transport des grains, vient de me faire part d'un commentaire très intéressant. Apparemment, le système de livraison en bloc de la Commission du blé et la formule Bracken prévoient que la Commission du blé peut limiter le nombre de wagons mis à la disposition de mauvais participants.

M. Benjamin: Je pense que l'on retient des commandes d'expédition, ce qui fait qu'on n'est pas obligé de leur donner des wagons.

M. Kroeger: Il existe donc des précédents pour certaines des idées dont nous venons de discuter.

M. Benjamin: Cela n'a pas nui aux compagnies de grains. Celles-ci ont continué à remplir leurs entrepôts et cela ne les a pas du tout gênées.

Monsieur le président, si vous le voulez bien, je suis prêt à proposer mon amendement.

Le président: Je serais ravi que vous le fassiez, monsieur Benjamin. De quel amendement s'agit-il . . .

M. Benjamin: Je vais proposer l'amendement qui est . . .

Le président: Le numéro 20?

M. Benjamin: Oui, monsieur. Je propose que l'on modifie la clause 18 du projet de Loi C-155 en supprimant les lignes 25 à 48 de la page 8 et les lignes 1 à 10 de la page 9 et en leur substituant ce qui suit:

Respecté par toute compagnie de chemins de fer;

d) contrôler le rendement des compagnies de chemins de fer pour s'assurer dans quelle mesure elles atteignent les objectifs de rendement mentionnés au paragraphe c);

e) élaborer en vue de son application possible en vertu de l'article 21 un système de sanctions applicables aux compagnies de chemins de fer et faire des recommandations au ministre sur l'opportunité d'appliquer ce système.

Monsieur le président, cette modification empêcherait l'administrateur d'imposer une réglementation aux participants au système autre que les compagnies de chemins de fer.

J'estime, monsieur le président, que ceci revient simplement à affaiblir encore plus l'autorité de la Commission canadienne du blé et de la Commission canadienne des grains. S'il y a des

[Texte]

are some penalties to be imposed, or awards to be granted, it seems to me that is the case of elevator companies and elevator terminals it is the business of the Canadian Wheat Board and the Canada Grain Commission to institute those awards and sanctions. I think that is their job under the legislation under which they operate.

In addition to that, any elevator company that performs badly will get all kinds of sanctions. In the case of the three pools and the UGG, first, the membership will be raising hell, and there will be some officers and management types finding themselves out of jobs, which is a pretty good sanction that is always there anyway. The private elevator companies doing a bad job are going to lose customers, and that is a sanction right there.

If there is to be sanctions on an elevator company, I submit that the Canadian Wheat Board is best able to work out the sanction that will in fact be a sanction. A grain company that is performing badly and so is not allowed to collect storage for a given period of time will immediately begin to load their cars more promptly and more efficiently in order to get back in the good graces of the Canadian Wheat Board and the grain transportation administrator. Just giving them fewer cars is not a sanction. In fact, they will end up even better off because of the storage they collect on the grain in those elevators because it took it longer to get it moved out of there because they were getting fewer cars.

There are other sanctions, handling charges and so forth, which either the Canadian Wheat Board or the Canadian Grains Commission can properly impose under the jurisdiction of the laws under which they operate. So I submit that this is essentially a transportation bill and that the grain transportation administrator should have only to keep that kind of a responsibility as it applies to the railway companies.

As it applies to any other system participants, I submit that the Canadian Wheat Board, the Canada Grain Commission, the Canadian Transport Commission, the Canadian Harbours Board and the St. Lawrence Seaway Authority can carry out any awards or sanctions that the grain transportation administrator thinks suitable, and he so advises them.

I do not see any point in giving grain transportation some authority over agencies that already have authority to govern other system participants such as the grain companies.

• 1630

I would urge that that is all that is required in Clause 18 under my amendment, and I hope my colleagues will agree and adopt my amendment.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin.

Mr. Flis.

[Traduction]

sanctions à imposer, ou des primes à accorder, il me semble que cela intéresse les sociétés d'éleveurs et les terminaux et que c'est donc à la Commission canadienne du blé et à la Commission canadienne des grains d'instituer ces primes et ces sanctions. Je considère que c'est là leur tâche en vertu de la loi qui les régit.

De plus, toute société d'éleveurs dont le rendement est mauvais se trouvera frappée par toutes sortes de sanctions. Dans le cas des trois pools et de l'UGG, pour commencer, les membres de ces organismes vont amener le ciel et un certain nombre de cadres et de gestionnaires se feront mettre à la porte, ce qui est une sanction à ne pas négliger et à laquelle on peut de toute façon toujours recourir. Les sociétés privées d'éleveurs qui marchent mal perdront des clients, et c'est déjà là une sanction en soi.

S'il faut malgré tout imposer des sanctions à une société d'éleveurs, il me semble que c'est la Commission canadienne du blé qui est la mieux placée pour déterminer la sanction la plus efficace. Une société dont le rendement laisse à désirer et n'est pas autorisée à se faire payer des frais d'entreposage pendant une certaine période ne perdra pas une seconde à apporter plus de promptitude et d'efficacité au chargement de ses wagons pour se remettre dans les bonnes grâces de la Commission canadienne du blé et de l'administrateur du transport du grain. Se contenter de leur donner quelques wagons de moins ne constitue pas une sanction. En fait, la situation se retourne à son avantage; en effet, le grain entreposé dans ces éleveurs y reste plus longtemps puisqu'il y a moins de wagons pour en assurer l'expédition, et la société encaisse donc des frais d'entreposage plus élevés.

Il existe d'autres sanctions, telles que frais de manutention, etc. que la Commission canadienne du blé ou la Commission canadienne du grain peuvent imposer en vertu des lois qui les régissent. J'estime donc qu'il s'agit ici essentiellement d'un projet de loi sur les transports et que les responsabilités de l'administrateur du transport du grain ne devraient s'appliquer qu'aux compagnies de chemins de fer.

En ce qui concerne les autres participants au système, je considère que c'est la Commission canadienne du blé, la Commission canadienne des grains, la Commission canadienne des transports et l'administration de la Voie maritime du Saint-Laurent qui peuvent faire jouer les primes ou les sanctions qui paraissent convenables à l'administrateur du transport du grain, et que c'est à lui de les conseiller en cette matière.

Je ne vois aucune raison de permettre au transport du grain d'exercer une certaine autorité sur des organismes qui ont déjà les pouvoirs requis pour régir les activités des autres participants tels que les sociétés céréalières.

Je suis convaincu que c'est tout ce qu'il faut modifier dans l'article 18, et j'espère que mes collègues seront d'accord avec moi et adopteront ma modification.

Le président: Merci, monsieur Benjamin.

Monsieur Flis.

[Text]

Mr. Flis: Thank you, Mr. Chairman.

Actually, the first part of Mr. Benjamin's motion to monitor the performance of the railway companies to ascertain whether or not they are meeting the performance objectives referred to in paragraph (c) is almost identical to the part in the bill, paragraph (d)(i), where it says;

(d) monitor the performance of

(i) the railway companies, . . .

—etc. That is almost identical.

But I think the amendment omits the other very important part of this bill, and that is to monitor the performance of such other system participants as the administrator deems appropriate to ascertain whether or not they are meeting the performance objectives referred to in paragraph (c). The railways are only one link in the grain transportation chain and I think can only be held responsible and accountable if they are not performing within that link. But I think if we want an efficient and reliable transportation system, as we are hearing here, then I think all system participants have to co-operate, have to work and also have to accept a certain amount of responsibility and accountability.

So omitting that paragraph (d)(ii) from his amendment changes the whole spirit of this clause, and we certainly cannot support that.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I think Mr. Flis has an excellent suggestion, and with the permission of the committee my amendment would read:

monitor the performance of the system participants to ascertain whether or not they are meeting the performance objectives referred to in paragraph (c),

and then paragraph (e) would remain as is. Just take out "railway companies" and substitute "system participants". I have no objection to the monitoring going on on everybody.

The Chairman: So you are taking out the words "the railway companies" . . .

Mr. Benjamin: In paragraph (d).

The Chairman: —"performance of" . . .

Mr. Benjamin: —"the system participants".

The Chairman: Okay, that is possible since I have not put the motion from the Chair, but I intend to now.

Mr. Flis: Does that mean in (e) also . . .

The Chairman: No, paragraph (e) remains the same.

Mr. Benjamin: It remains the same.

The Chairman: Mr. Benjamin's motion is as follows: That Bill C-155 be amended in Clause 18 by striking out lines 25 to 48 at page 8 thereof and lines 1 to 10 at page 9 thereof and substituting the following therefor:

met by any railway company,

[Translation]

M. Flis: Merci, monsieur le président.

En fait, la première partie de la motion de M. Benjamin qui vise à contrôler le rendement des compagnies de chemins de fer pour déterminer dans quelle mesure elles atteignent les objectifs de rendement évoqués au paragraphe c) est presque identique au paragraphe d)(i) du projet de loi, lorsqu'il déclare:

d) contrôler le rendement;

(i) des compagnies de chemin de fer . . .

. . . les deux textes sont presque identiques.

Mais j'estime que cette modification passe sous silence. L'autre élément très important de ce projet de loi, et qui a trait au contrôle du rendement des autres participants dont le choix est déterminé par l'administrateur afin de s'assurer dans quelle mesure ils atteignent les objectifs de chemin de fer ne constitue qu'un des maillons de la chaîne du transport du grain et je considère que leurs responsabilités ne devraient pas dépasser ce cadre. Mais si nous voulons le système de transport efficace et fiable dont on entend parler ici, j'estime qu'il faut que tous les participants coopèrent, travaillent et acceptent une certaine part de responsabilité.

L'omission du paragraphe d)(ii) de son amendement change complètement l'esprit de cet article, et nous ne pouvons certainement pas accepter cela.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'estime que la proposition de M. Flis est excellente, et si le Comité me le permet, ma modification se présenterait sous la forme suivante:

contrôler le rendement des participants pour s'assurer dans quelle mesure ils atteignent les objectifs de rendement mentionnés au paragraphe c),

et le paragraphe e) demeurerait sans changement. Il suffit de supprimer «les compagnies de chemin de fer» et de leur substituer les «participants». Je n'ai aucune objection à ce que le contrôle s'étende à tout le monde.

Le président: Vous supprimez donc les mots «les compagnies de chemin de fer» . . .

M. Benjamin: Au paragraphe d).

Le président: . . . «rendement des» . . .

M. Benjamin: . . . «participants».

Le président: Très bien, c'est possible puisque je n'ai pas encore proposé de voter sur la motion, mais j'ai l'intention de le faire dès maintenant.

M. Flis: Est-ce que cela signifie que le paragraphe e) . . .

Le président: Non, le paragraphe e) demeure tel quel.

M. Benjamin: Il demeure sans changement.

Le président: La motion de M. Benjamin est la suivante: que l'article 18 du projet de loi C-155 soit modifiée en supprimant les lignes 25 à 48 de la page 8 et les lignes 1 à 10 de la page 9 et qu'on leur substitue ce qui suit:

respecté par toute compagnie de chemin de fer,

[Texte]

(d) monitor the performance of system participants to ascertain whether or not they are meeting the performance objectives referred to in paragraph (c),

(e) develop for possible implementation under Section 21 a scheme of sanctions applicable to railway companies and make recommendations to the Minister on the advisability of implementing that scheme.

Shall the amendment . . .

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, just to answer the point Mr. Flis raised about paragraph (e), the sanctions or awards that would go on other system participants—elevator companies or terminals or ports, whatever—would come from the Canadian Wheat Board or the Canada Grain Commission. The Grain Transportation Administrator would advise the Canadian Wheat Board that such and such a grain company has been performing badly, and the Canadian Wheat Board would impose the sanction. It would not take that authority away from the Canadian Wheat Board.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Nobody else causes delays in the system, only the railways. The effect of the motion is to ensure that no other system participant comes under the sanctions provision, only the railways.

Mr. Benjamin: The sanction provisions by the GTA.

The Chairman: Yes.

Mr. McKnight: May I speak, Mr. Chairman?

The Chairman: It is you I was looking at when I said yes.

Mr. McKnight: Thank you, sir. I would just like to have an opinion from the witnesses as to the system participants.

• 1635

Let us say that a group not defined as a system participant . . . Use the longshoremen as an example; if they are not defined as a system participant, but through their actions cause a stoppage or delay in the movement in the system, what ability does the system participant—or indeed, the primary producer—have to come back for remuneration, for costs, for some sanctions to be applied to a non-system participant that causes a system participant to be involved in a program that would delay or impede the movement of grain? If the longshoremen went out and the terminal operators were not able to function, but the terminal operators or indeed the railroads had the marshalling yards backed up and they were not able to operate, what sanctions are applied and how would that affect this amendment we see here?

The Chairman: Mr. Kroeger.

Mr. Kroeger: I think it should logically cause all participants' performance targets to be either revised or certainly in assessing performance against those targets you would have to take it into account. A longshoremen's strike is one example; landslides that block the railway track would be another; that Japanese ship that knocked out the Second Narrows Bridge in

[Traduction]

d) contrôler le rendement des participants pour s'assurer dans quelle mesure ils atteignent les objectifs de rendement mentionnés au paragraphe c),

e) élaborer en vue de son application possible en vertu de l'article 21 un système de sanctions applicables aux compagnies de chemin de fer et faire des recommandations au ministre sur l'opportunité de l'application de ce système.

La modification devra-t-elle . . .

M. Benjamin: Monsieur le président, je voudrais simplement répondre à l'objection soulevée par M. Flis au sujet du paragraphe e). Les sanctions ou les primes qui s'appliqueraient aux autres participants—sociétés d'élevateurs ou terminaux ou ports, etc.—seraient décidées par la Commission canadienne du blé ou la Commission canadienne des grains. L'administrateur de l'Office du transport du grain informerait la Commission canadienne du blé du mauvais rendement de telle ou telle société, et c'est la Commission qui imposerait la sanction. Ce pouvoir ne serait donc pas enlevé à la Commission canadienne du blé.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Seules les compagnies de chemin de fer causent des retards dans le système. Cette motion assure qu'en dehors d'elles, aucun autre participant ne sera passible de ces sanctions.

M. Benjamin: Les sanctions prévues par l'O.T.G..

Le président: Oui.

M. McKnight: Puis-je avoir la parole, monsieur le président.

Le président: C'est bien vous que je regardais lorsque j'ai dit oui.

M. McKnight: Merci, monsieur. Je voudrais simplement avoir l'opinion des témoins sur les participants.

Disons qu'un groupe non défini comme participant . . . Prenons par exemple les dockers; s'ils ne sont pas considérés comme participants, mais que leurs actions provoquent un arrêt ou un retard du mouvement du grain, de quels moyens le participant—ou en fait, le producteur au départ—dispose-t-il pour réclamer un remboursement de ses frais, ou l'application de sanctions à un non-participant qui oblige un participant à avoir affaire à un programme qui ralentit ou empêche le mouvement du grain? Si les dockers se mettaient en grève et les exploitants de terminaux ne pouvaient pas travailler, mais si ceux-ci ou en fait les compagnies de chemins de fer se retrouvaient avec quelles sanctions appliquer et dans quelle mesure une telle situation influencerait-elle sur la modification proposée?

Le président: Monsieur Kroeger.

M. Kroeger: Cela amènerait logiquement une révision des objectifs de rendement de tous les participants ou vous contraindrait en tout cas certainement à tenir compte de la situation lors de l'évaluation de leur rendement en fonction de ces objectifs. Une grève des dockers est un exemple; les glissements de terrain qui bloqueraient la voie ferrée en

[Text]

Vancouver would be still another. There are always going to be events that will affect the movement of grain that are going to be really beyond the reach of anything provided for in this bill. When those things happen, all one can do is say well, the tonnage target was x, but clearly that was not achievable for reasons that are entirely beyond the control of all system participants. One takes that into account in assessing performance.

The intent really is that the focus of the system of awards and sanctions would be somewhat restricted to the direct players in the game in the movement of grain on the Prairies. While it might be theoretically desirable to be able to extend that more widely, the problems already inherent in the concept tend to expand rapidly when one thinks about doing that.

The Chairman: Mr. Kroeger, if I may interrupt Mr. McKnight, are the longshoremen system participants?

Mr. Kroeger: No, sir; I do not think so.

The Chairman: Right.

Mr. McKnight: They turned down my amendment that they could be observers on the Grain Transportation Authority.

But the point I am trying to arrive at when we are talking about sanctions in Mr. Benjamin's amendment—sanctions only to one segment of the industry that is involved in the movement of grain—is if sanctions are applied only to one segment, how, in your opinion and in the opinion of the draftsmen of the bill, would the shortcomings of the other participants be enunciated?

Mr. Kroeger: My answer would be that they would be enunciated less satisfactorily and less effectively than if the performance of each system participant were judged against some measure that had been put in place.

One could still have the debates in the senior committee, but the debates would be rather less focused and the accountability I think would be harder to ascertain than if there had been a system of performance targets for everybody and it were possible to see who had met his targets and who had not.

Mr. McKnight: So as the bill was drafted, the establishment of notional awards really was not a big deal with the draftsmen. I would presume the awards would come out of a commercial enterprise that the system participants were involved in. The sanctions were something to bring participants back into the field of endeavour that we all hope would follow in a more efficient system.

• 1640

Why awards? I know Mr. Neil went through this, but now we are into just sanctions to one segment but no awards. The enterprise seems to have changed somewhat. I wondered if in the minds of the draftsmen of the bill awards were not maybe—and I am pre-judging your answer—an integral part of the bill as you have presented it. They were there, but I did

[Translation]

seraient un autre; le navire japonais qui a démolé le pont sur les Second Narrows à Vancouver en serait un troisième. Il y aura toujours des événements qui compromettront le mouvement du grain et qui échapperont aux dispositions de ce projet de loi, quelles qu'elles soient. Lorsque cela se produit, tout ce que l'on peut dire c'est que l'objectif de tonnage était de X, mais que l'on ne pourra manifestement pas l'atteindre pour des raisons qui échappent totalement au contrôle de tous les participants. On tient compte de cela lorsqu'on évalue le rendement.

En fait, le but visé est de restreindre l'application des primes et des sanctions aux participants directs au transport du grain dans les Prairies. Bien qu'en théorie, il soit peut-être souhaitable d'étendre l'application du système, les problèmes qui lui sont inhérents ont tendance à prendre rapidement de l'ampleur lorsqu'on songe à le faire.

Le président: Monsieur Kroeger, si je puis me permettre d'interrompre M. McKnight, les dockers sont-ils considérés comme des participants?

M. Kroeger: Non, monsieur; je ne le pense pas.

Le président: Bien.

M. McKnight: Ils ont rejeté ma modification dans laquelle je proposais qu'ils aient une place d'observateurs auprès de l'Office de transport du grain.

Mais ce que j'essaye de souligner lorsque nous parlons de sanctions dans la modification de M. Benjamin—sanctions qui ne s'appliqueraient qu'à un seul secteur de l'industrie participant au transport du grain—c'est que si on adopte ce principe, comment, de l'avis des auteurs du projet de loi et du vôtre, pourrait-on faire ressortir les carences des autres participants?

M. Kroeger: À cela je répondrai que ces carences ressortiraient moins bien et moins efficacement que si le rendement de chaque participant était jugé en fonction de certains critères qui auraient été adoptés.

Cela pourrait malgré tout se discuter au Comité principal, mais les débats seraient un peu plus imprécis et je crois qu'il serait plus difficile de déterminer les responsabilités que s'il existait un système d'objectifs de rendement pour tout le monde et s'il était possible de voir ceux qui les avaient atteints et ceux qui ne l'avaient pas fait.

M. McKnight: L'établissement de primes ne revêtait donc pas beaucoup d'importance pour les auteurs du projet de loi. Je suppose que les primes seraient fournies par une entreprise commerciale à laquelle seraient liés les participants. Les sanctions étaient destinées à ramener les participants dans le droit chemin et, nous l'espérons, à créer ainsi un système plus efficace.

Pourquoi les primes? Je sais que M. Neil en a déjà parlé, mais nous sommes maintenant arrivés au point où nous ne parlons plus que de sanctions pour certains participants mais où il n'est plus question de primes. L'entreprise semble avoir quelque peu évolué. Je me demandais si dans l'esprit des auteurs de ce projet de loi les primes ne faisaient peut-être pas

[Texte]

not think they were an integral part. Awards would automatically come to participants who take part in the movement of grain, if they do their job.

Mr. Kroeger: By and large that is true. Nevertheless, I would not downplay the awards concept too far and for the reasons I gave in discussing this with Mr. Neil. It might be worth putting in some rewards for entities that make investments that are going to benefit the whole system. I would not exclude that. In the sort of economy we run, incentives are a very important part and also might be made to work in this area.

Mr. McKnight: Then the notional sanctions apply to only one segment of the industry. You are allowing that segment of the industry to make investments and award them.

Mr. Kroeger: You are talking about the railways.

Mr. McKnight: Yes, they would be awarded.

Mr. Kroeger: There is no doubt the bill is somewhat asymmetrical in that it treats the railways more severely, if you like, than it does the other system participants. There is no reward to the railways for making their investments.

Mr. McKnight. Oh, but there is: return to constant costs.

Mr. Kroeger: But the return to constant costs is always going to be simply a function of their volume-related variable costs. It is a fixed percentage.

Mr. McKnight: Yes, I know.

Mr. Kroeger: The obvious and probably most important single reward to the railways is if they put in more capacity and can move more grain, they make more money.

Mr. McKnight: If I may just carry that forward, does that principle not apply to the elevator operators and to others—the more grain they move? I am not convinced that elevator companies become rich on storage.

Mr. Kroeger: I was about to allude to Mr. Benjamin's example, which is not a phenomenon I am familiar with, but if there were any such features to the system then I suppose one might need something more than just normal commercial incentives to induce good behaviour.

But as I said in answer to Mr. Neil's question, the logic is impeccable in that the same way a railway is rewarded by being paid for moving grain, so a wheat pool is rewarded for handling more grain. It would be feasible to say that is all the reward they deserve. But in the exchange with Mr. Neil, I referred to the possibility that maybe an extra reward for somebody who is trying to decide whether or not to make an investment in extended sidings would have its place. In any event, I would not want to have excluded from study by the

[Traduction]

partie intégrante—et je préjuge là votre réponse—du projet tel que vous l'avez présenté. Elles étaient bien là, mais je n'ai pas eu l'impression qu'elles en faisaient partie intégrante. Des primes seraient automatiquement versées aux participants qui interviennent dans le transport du grain, s'ils font bien leur travail.

M. Kroeger: En gros, c'est vrai. Néanmoins, je ne voudrais pas trop rabaisser l'importance de ces primes, et cela pour les raisons que j'ai déjà données lors de ma discussion avec M. Neil. Il serait peut-être utile de prévoir des primes pour les organismes qui consentent des investissements profitables à l'ensemble du système. C'est une solution que je n'exclurai pas. Dans notre économie, les stimulants jouent un rôle très important et donneraient peut-être de bons résultats dans ce domaine.

M. McKnight: Les sanctions spéculatives ne s'appliquent donc alors qu'à un seul secteur de l'industrie et vous permettez à celui-ci de faire des investissements et de les récompenser.

M. Kroeger: Vous parlez des compagnies de chemin de fer.

M. McKnight: Oui, elles bénéficieraient de ces primes.

M. Kroeger: Il est indéniable que le projet de loi manque un peu de symétrie car il traite les compagnies de chemin de fer plus sévèrement, si vous voulez, qu'il ne le fait des autres participants. Les compagnies de chemin de fer n'ont aucune prime à attendre pour les investissements qu'elles consentent.

M. McKnight: Oh, mais si: le retour à des coûts constants.

M. Kroeger: Mais ce retour demeurera toujours simplement fonction de leurs coûts variables liés au volume. C'est un pourcentage fixe.

M. McKnight: Oui, je sais.

M. Kroeger: Pour les compagnies de chemin de fer, la seule prime évidente et probablement la plus importante est que si elles augmentent leur capacité et réussissent à transporter plus de grain, elles gagnent plus d'argent.

M. McKnight: Si vous permettez de pousser un peu plus loin ce raisonnement, ce principe ne s'applique-t-il pas aux exploitants d'élevateurs et aux autres—plus ils contribuent au mouvement du grain? Je ne suis pas convaincu que les sociétés d'élevateurs fassent fortune grâce à l'entreposage.

M. Kroeger: J'allais justement évoquer l'exemple fourni par M. Benjamin, qui est un phénomène que je ne connais pas très bien, mais si le système a été conçu de cette manière je suppose qu'on aurait peut-être besoin de plus que des stimulants commerciaux normaux pour obtenir un bon comportement de la part des participants.

Mais comme je l'ai dit dans ma réponse à M. Neil, la logique est parfaitement respectée en ce sens qu'une compagnie de chemin de fer est récompensée de la même manière qu'un pool, l'une en étant payée pour transporter le grain, l'autre en touchant une prime pour la manutention d'un volume plus élevé de grain. On pourrait très bien dire que c'est la seule prime qu'il mérite. Mais dans ma discussion avec M. Neil, j'ai dit qu'il serait peut-être possible d'accorder une prime supplémentaire à quelqu'un qui essaye de décider s'il

[Text]

administrator the possibility of adding to the normal commercial incentives.

The Chairman: Thank you.

Mr. McKnight: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I think it was Mr. McKnight who raised the point about awards and sanctions in my amendment being only on the one sector. My amendment does not preclude sanctions and awards on the other system participants, the grain companies, the terminals, the ports or whatever. It does not preclude that. Because of the monitoring provision, naturally the Grain Transportation Administrator is going to tell the minister who is going to tell whoever is in charge of the Wheat Board or the Canadian Grain Commission.

• 1645

Secondly, in terms of sanctions, for the information of the committee the Canadian Wheat Board already imposes sanctions. They use a car penalty sanction if an elevator company misships grain according to grade and according to the grade required. If the Canadian Wheat Board already has provisions for sanctions, then why diminish the Canadian Wheat Board's authority and turn it over to the Grain Transportation Administrator?

I repeat: My amendment does not preclude sanctions and awards to the other system participants, but that they be done through the proper agency, the Wheat Board, the Canadian Grain Commissioner or whatever.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin.

The question is upon Mr. Benjamin's amendment. Shall I read it again?

Some hon. Members: Yes.

The Chairman: Yes. That Bill C-155 be amended in Clause 18 by striking out lines 25 to 48 at page 8 thereof and lines 1 to 10 at page 9 thereof and substituting the following therefor:

(d) monitor the performance of system participants to ascertain whether or not they are meeting the performance objectives referred to in paragraph (c); and

(e) develop for possible implementation under Section 21 a scheme of sanctions applicable to railway companies and make recommendations to the minister on the advisability of implementing that scheme.

Amendment negated: yeas, 1; nays, 8.

The Chairman: Mr. Benjamin, your other amendment is next.

Mr. Benjamin: My next amendment starts at line 39. If you have one prior to that . . .

The Chairman: No, I do not.

[Translation]

veut investir ou non dans la construction de voies de service supplémentaires. Quoi qu'il en soit, je ne voudrais pas que la possibilité d'ajouter aux stimulants commerciaux normaux soit exclue de l'étude de l'administrateur.

Le président: Merci.

M. McKnight: Merci, monsieur le président.

M. Benjamin: Monsieur le président, je crois que c'est M. McKnight qui a soulevé des questions des primes et des sanctions en disant que dans mon amendement, elles ne s'appliquaient qu'à un seul secteur. Mon amendement n'exclut pas leur application aux autres participants, les sociétés céréalieres, les terminaux, les ports ou n'importe qui d'autre. Il ne l'exclut pas du tout. En raison de la disposition au sujet de la surveillance, l'administrateur du transport du grain, bien naturellement, le dira au ministre qui le dira à quiconque est responsable de la Commission du blé ou du grain.

Deuxièmement, en ce qui a trait aux sanctions, la Commission canadienne du blé impose déjà des sanctions. Elle impose une sanction de pénalité de wagon si une compagnie d'élevateur envoie le mauvais grain selon la qualité et selon la qualité requise. Si la Commission canadienne du blé a déjà des dispositions au sujet de sanctions, pourquoi alors diminuer les pouvoirs de la Commission canadienne du blé et les remettre à l'administrateur du transport?

Je répète: Mon amendement n'écarter pas les sanctions et les primes à l'intention des autres participants du système, mais qu'elles se manifestent par l'intermédiaire de l'organisme voulu, soit la Commission du blé, le Commissaire des grains, ou toute autre.

Le président: Merci, monsieur Benjamin.

Le vote porte sur l'amendement de M. Benjamin. Dois-je le relire?

Des voix: Oui.

Le président: Oui. Que le projet de Loi C-155 soit modifié à l'article 18 en supprimant les lignes 24 à 48 de la page 8 et les lignes 1 à 4 de la page 9 et en le remplaçant par:

d) vérifier si les participants atteignent les objectifs de résultats visés à l'alinéa c); et

e) élaborer pour mise en oeuvre éventuelle en vertu de l'article 21 un système de sanctions concernant les chemins de fer et faire des recommandations au ministre sur l'opportunité de mettre ce plan en oeuvre.

L'amendement est rejeté, 1 voix contre 8.

Le président: Monsieur Benjamin, votre autre amendement est le suivant.

M. Benjamin: Mon prochain amendement commence à la ligne 39. Si vous avez un autre amendement . . .

Le président: Non.

[Texte]

Mr. Benjamin: I move that Bill C-155 be amended in Clause 18 at line 39 of page 8 by inserting after the word "companies" the words

the Canadian Wheat Board and the Canada Grain Commission, but such awards and sanctions shall not involve the allocation of railway cars nor affect the quota system of the Canadian Wheat Board.

The Chairman: Could I have it, please?

Mr. Benjamin: Yes, you certainly can.

The Chairman: The amendment is that Bill C-155 be amended in Clause 18 at line 39 on page 8 by inserting after the word "companies" the words:

the Canadian Wheat Board and the Canada Grain Commission, but such awards and sanctions shall not involve the allocation of railway cars nor affect the quota system of the Canadian Wheat Board.

An hon. Member: Read it again, please.

The Chairman: Okay, I will read it again.

What it is doing is striking out all those words of subparagraph (e)(ii) after the word "companies" and substituting the following therefor:

The Canadian Wheat Board and the Canadian Grain Commission . . .

• 1650

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I think maybe I fouled this up myself. Make it a period there and I will move a separate amendment on that business of quotas and car allocations. Just put a period after Canadian Grain Commission and insert the words "as the Administrator considers appropriate".

The Chairman: I had put it so I am afraid that procedurally I cannot do that. You can withdraw the whole thing and start again if the committee agrees.

Mr. Benjamin: I will be quite happy to withdraw the whole thing and start again.

The Chairman: Is it agreed?

Some hon. Members: Agreed.

Amendment withdrawn.

The Chairman: So Mr. Benjamin's first amendment is to strike out all the words after "companies" in line 39 and and substitute the following therefor:

The Canadian Wheat Board and the Canada Grain Commission as the Administrator considers appropriate.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, since Mr. Kroeger agreed with me or at least admitted that the applying of awards and sanctions to the Canadian Wheat Board and the Canada Grain Commission will be pretty well impossible to do by the administrator . . . about the only kind of sanction or award you could have would be some good or bad publicity, or bad or good report that was made public, or bad or good monitoring that is made public, but there is no practical sanction that can be imposed upon another agency, not unless it is done by the

[Traduction]

M. Benjamin: Je propose que le projet de Loi C-155 soit modifié en modifiant l'article 18 en ajoutant à la ligne 19 de la page 8, après le mot «participants», les mots

La Commission canadienne du blé et la Commission canadienne du grain, mais ces primes et sanctions ne toucheront pas l'affectation des wagons ni le système de contingentements de la Commission canadienne du blé.

Le président: Pourrais-je avoir le texte?

M. Benjamin: Certainement.

Le président: L'amendement est que l'article 18 du projet de Loi C-155 soit modifié à la ligne 39 de la page 8 en ajoutant, après le mot «participants», les mots:

La Commission canadienne du blé, la Commission canadienne du grain mais ces primes et sanctions ne toucheront pas l'affectation des wagons ni le système de contingentements de la Commission canadienne du blé.

Une voix: Lisez-le de nouveau, s'il vous plaît.

Le président: Très bien, je le lirai de nouveau.

Ce que l'amendement a pour effet est de supprimer tous les mots du sous-alinéa e)(ii) après le mot «participant» et les remplacer par «la Commission canadienne du blé et la Commission canadienne du grain . . .

M. Benjamin: Monsieur le président, peut-être que je me suis trompé. Mettez un point là et je propose un amendement distinct au sujet des contingentements et des affectations de wagons. Mettez un point après la Commission canadienne du grain et ajouter les mots «qu'il estime indiquées».

Le président: Je l'ai inscrit, je ne puis donc pas le faire sur le plan de la procédure. Vous pouvez retirer tout l'amendement et recommencer si le Comité y consent.

M. Benjamin: Je serai heureux de retirer l'amendement et de recommencer.

Le président: D'accord?

Des voix: D'accord.

L'amendement est retiré.

Le président: Le premier amendement de M. Benjamin veut retirer tous les mots qui suivent «participants» à la ligne 39 et y substituer ce qui suit:

La Commission canadienne du blé et la Commission canadienne du grain que l'administrateur estime indiqués.

M. Benjamin: Monsieur le président, puisque M. Kroeger est d'accord avec moi ou du moins qu'il a avoué que l'administrateur ne pourra pas appliquer les sanctions et les primes à la Commission canadienne du blé ou à la Commission canadienne du grain, le seul genre de sanction ou de prime ou de sanctions que vous puissiez avoir donnerait lieu à de la bonne publicité ou de la mauvaise publicité, ou un rapport public bon ou mauvais, ou une surveillance rendue publique bonne ou mauvaise, mais il n'existe pas de sanction pratique qui puisse

[Text]

minister in charge of that other agency, and you have two other ministers involved. I doubt very much if the Minister of Agriculture or the minister in charge of the Canadian Wheat Board is going to hold still for an administrator under the Minister of Transport trying to impose sanctions or awards on the agencies that come under their purview—I would be very surprised if that would be allowed to happen in any Cabinet—so I think it is necessary to exclude the Wheat Board and the Canada Grain Commission as well as the railway companies from Clause 18.(1)(e)(ii).

The sanctions applicable to railway companies are in Clause 18.(1)(e)(i) and the awards and sanctions applicable to such system participants will be other than the two railways, the Wheat Board and the Canada Grain Commission under Clause 18.(1)(e)(ii).

The Chairman: The question is on the amendment which removes the words “as the Administrator considers appropriate” and the words following, and adds the words “the Canadian Wheat Board and the Canada Grain Commission as the Administrator considers appropriate”.

Mr. Thacker.

Mr. Thacker: Mr. Chairman, can you explain to me what the circumstances would be under which the Canada Grain Commission would be a system participant?

The Chairman: No, I cannot. As a matter of fact, I find this a most unsatisfactory method of dealing with amendments when we do not have them written in proper form we really do not know what we are doing. It is amendment by ad hockery. In the future I am going to be very reluctant to accept any amendments that I do not have when they are moved, because I do not know how I am supposed to follow the bill in this manner.

Mr. Thacker: Exactly.

Mr. Kroeger: Mr. Chairman, the answer to Mr. Thacker's question is that the Grain Commission is responsible for producer cars.

The Chairman: So that is how it is a system participant.

Mr. Kroeger: That is why it is a system participant.

The Chairman: Okay.

Mr. Thacker: Mr. Chairman, it is my understanding that on a producer car I am the owner of that grain until it hits the port, and therefore if it goes off a cliff or goes into the Fraser River I am responsible as a shipper.

• 1655

Mr. Kroeger: I did not say shipper; I said that they are responsible for the allocation of producer cars. If they do that well, the system works better; if they do it badly the system works less well—hence the inclusion of the Canadian Grain Commission in the definition of system participant.

[Translation]

être imposée à un autre organisme, à moins que cette sanction ne soit imposée par le ministre responsable de cet autre organisme et vous avez alors deux ministres en cause. Je doute que le ministre de l'Agriculture ou le ministre responsable de la Commission canadienne du blé tolère qu'un administrateur comptable au ministre des Transports tente d'imposer des sanctions ou des primes à des organismes dont ils sont responsables. Je serais très surpris si cet état de choses serait toléré dans un Cabinet. Je crois qu'il est nécessaire d'exclure la Commission canadienne du blé et la Commission canadienne du grain ainsi que les chemins de fer de l'article 18.(1)e(ii).

Les sanctions applicables aux chemins de fer se trouvent dans l'article 18.(1)e(i) et les primes et sanctions applicables aux participants autres que les deux chemins de fer, la Commission canadienne du blé et la Commission canadienne du grain se trouvent à l'article 18(1)e(ii).

Le président: Le vote porte sur l'amendement qui supprime les mots «qu'il estime indiquées».

Monsieur Thacker.

M. Thacker: Monsieur le président, pourriez-vous m'expliquer dans quelles circonstances la Commission canadienne du grain pourrait être un participant?

Le président: Non, je le puis pas. De fait, j'estime que c'est là une méthode très peu satisfaisante de traiter d'amendements quand nous ne les recevons pas dans la forme voulue et que nous ne savons pas réellement ce que nous faisons. C'est là un amendement par essai. Dans l'avenir, je serai moins enclin à accepter un amendement dont je ne possède pas le texte quand il est proposé, parce que je ne crois pas que je suis censé suivre le projet de loi de cette façon.

M. Thacker: Précisément.

M. Kroeger: Monsieur le président, la réponse pour M. Thacker est que la Commission du grain est responsable des wagons des producteurs.

Le président: C'est ainsi, alors qu'elle devient une participante du système.

M. Kroeger: C'est pourquoi elle est une participante.

Le président: Très bien.

M. Thacker: Monsieur le président, je comprends que je suis le propriétaire du grain qui se trouve dans un wagon jusqu'à ce qu'il arrive au port et que par la suite si le grain tombe dans un précipice ou dans le fleuve Fraser, j'en suis responsable à titre d'expéditeur.

M. Kroeger: Je n'ai pas dit expéditeur; j'ai dit qu'elle est responsable de l'affectation des wagons des producteurs. Si elle s'acquitte bien de la charge, le système fonctionnera. Si elle ne s'acquitte pas bien de sa responsabilité, le système fonctionnera moins bien. C'est pourquoi la Commission canadienne du grain est incluse dans la définition des participants.

[Texte]

Mr. Thacker: But system participant is a corporation, partnership, etc., engaged in the transportation or the shipping or handling of grain. How do they become either a shipper or a handler of grain in order to be a system participant?

Mr. Kroeger: Without getting into that awful debate about the definition of shipper that Mr. McKnight set off, it is probably fair to at least say that they are involved in the business of transporting grain if they are allocating cars to producers.

The Chairman: In any case, Mr. Benjamin's amendment, as I read it, exempts the Canadian Grain Commission and the Wheat Board.

Mr. Thacker.

Mr. Thacker: Mr. Chairman, just to go back then to the principle of it, I would be opposed in my own mind to exempting them. If they are a participant, they are just as capable as anybody else of making mistakes or entering into a course of conduct that would be inappropriate and would affect the efficient and reliable handling of grain. Because they have their own built-in bureaucracies too, why should they be exempt from being fingered for botching up the system?

An hon. Member: They are not.

Mr. Thacker: Yes, but there is no sanction. Why should they be exempt from the law?

Mr. Benjamin: They are under sanction by the Grain Transportation Administration. It does not preclude sanctions on them.

The Chairman: Mr. Neil.

Mr. Neil: I would like to put a short question to Mr. Kroeger. When we dealt with the interpretation clause on page 2, the result of the amendment to system participants was that the system participants would be designated by order in council. So presumably the minister has to determine who is a system participant. In doing so, could he at the same time in the order in council exempt, say, the Canadian Wheat Board and the Grain Commission from the provisions that provide for awards and sanctions?

Mr. D. Lefebvre: Mr. Chairman, I think so. I think the Governor in Council would be limited by the definition of system participants. He could not enlarge on it; he does not have full discretion, but he could exempt some people who fall within the definition and not proscribe them.

Mr. Neil: Thank you very much.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I do not know if I interpreted Mr. Kroeger improperly, but it seems to me he did say in response to my questions before I moved the amendments that awards and sanctions on an agency like the Canadian Wheat Board would have to be more of a moral or immoral nature, that there really was not any effective sanction that could be put on that agency by another agency. Did I hear you properly—or words to that effect?

[Traduction]

M. Thacker: Mais un participant est une société, une association, etc., qui se livre au transport ou à l'expédition ou à la manutention du grain. Comment peuvent-ils devenir soit des expéditeurs, soit des manutentionnaires de céréales pour être des participants?

M. Kroeger: Sans entrer dans cet horrible débat qu'est la définition du mot expéditeur que M. McKnight a soulevé, je dois dire que la Commission s'occupe du transport du grain si elle affecte les wagons aux producteurs.

Le président: De toute façon, l'amendement de M. Benjamin exclut la Commission canadienne du grain et la Commission du blé.

Monsieur Thacker.

M. Thacker: Monsieur le président, pour revenir au principe, je m'oppose à ce qu'on les exclut. Si elles sont des participantes, elles peuvent faire des erreurs comme tout le monde ou suivre une voie qui n'est pas convenable et qui pourrait influencer sur la sécurité de la manutention du grain. Du fait qu'elles possèdent leur propre bureaucratie, pourquoi doivent-elles être exemptes d'être tenues responsables d'embrouiller le système?

Une voix: Elles ne le font pas.

M. Thacker: Oui, mais il n'y a pas de sanction. Pourquoi seraient-elles soustraites à la loi?

M. Benjamin: Elles sont soumises à la sanction de l'administration du transport du grain. Ceci ne les soustrait pas aux sanctions.

Le président: Monsieur Neil.

M. Neil: Je voudrais poser une brève question à monsieur Kroeger. Quand nous avons parlé de l'article sur l'interprétation en page 2, le résultat de l'amendement au sujet des participants fut que les participants seraient désignés par arrêté en conseil. Le ministre doit donc, vraisemblablement, déterminer qui est un participant. Pourrait-il en même temps, dans l'arrêté en conseil exempter par exemple, la Commission canadienne du blé et la Commission canadienne du grain, des dispositions qui stipulent des primes et des sanctions?

M. D. Lefebvre: Monsieur le président, je crois que oui. Le gouverneur en conseil est tenu à la définition de participants. Il ne pourrait pas l'étendre; il n'a pas pleine discrétion, mais il pourrait exclure certaines personnes qui répondent à la définition et ne pas les tenir à l'écart.

M. Neil: Merci.

M. Benjamin: Monsieur le président, je ne sais pas si j'ai bien compris monsieur Kroeger. Il me semble qu'en réponse aux questions que j'ai posées avant de proposer mes amendements il a déclaré que les primes et les sanctions applicables à un organisme comme la Commission canadienne du blé devraient être davantage de caractère moral ou immoral, qu'il n'y ait pas effectivement de sanction qui puisse être imposée à cet organisme par un autre organisme. Vous ai-je entendu correctement?

[Text]

Mr. Kroeger: In general, yes. What I said could be summed up with the comment that I cannot identify at this moment a system of awards or sanctions for an agency of the government, but I would not want to exclude the possibility that somebody else between now and 1986 might.

The Chairman: Thank you. I am going to put the question now, before I become any more confused. The question is upon Mr. Benjamin's...

Mr. Mayer: Mr. Chairman, it seems to me that if you are confused it is not a good time to put the question.

The Chairman: If you were to pass these amendments the way I am, I am sure you would be confused too. As a matter of fact...

Mr. McKnight: Mr. Chairman, if I may interrupt you, I do not want you to read the whole thing, but from Clause 18.(1)(e)(ii), could you read that as it would be amended by Mr. Benjamin's amendment?

• 1700

The Chairman: Well, I will try.

(e) develop a notional scheme of

- (i) sanctions applicable to the railway companies, and
- (ii) awards and sanctions applicable to such system participants, other than the railway companies, the Canadian Wheat Board and the Canada Grain Commission, as the Administrator considers appropriate.

Mr. McKnight: In his amendment Is Mr. Benjamin excluding from the word "appropriate" down to (f)?

Mr. Benjamin: No.

The Chairman: He is only amending paragraph (ii), and then he has another one to deal with lines 41 to 45.

Mr. Benjamin: Mr. McKnight, this one just inserts in Clause 18.(1)(e)(ii) "the Canadian Wheat Board and the Canada Grain Commission" after "railway companies". It would exempt them from the awards and sanctions.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I am sorry; I have difficulty understanding what Mr. Benjamin is trying to achieve.

The Chairman: He is trying to exempt the Canadian Wheat Board...

Mr. Mazankowski: From what?

The Chairman: —and the Canadian Grain Commission from any notional scheme of awards and sanctions.

Mr. Benjamin: Notional schemes that may be implemented by the Grain Transportation Administrator. It does not preclude awards and sanctions provided by the minister in charge of the Wheat Board or the Canadian Grain Commission or the Governor in Council.

[Translation]

M. Kroeger: En général, oui. Ce que j'ai dit se résume en disant que je ne peux pas envisager pour le moment un système de sanctions et de primes à l'intention d'un organisme du gouvernement, mais que la chose serait possible d'ici à 1986.

Le président: Merci. Je vais procéder au vote, avant de devenir trop confus. Le vote porte sur l'amendement de M. Benjamin...

M. Mayer: Monsieur le président, il me semble que si vous êtes embrouillé ce n'est pas le temps d'aller au vote.

Le président: Si vous aviez à traiter de ces amendements, vous seriez tout aussi embrouillé que moi. De fait...

M. McKnight: Monsieur le président, puis-je vous interrompre. Je ne veux pas que vous lisiez toute l'affaire, mais pourriez-vous lire la partie de l'article 18(1)(e)(ii) modifiée par M. Benjamin?

Le président: Je vais essayer.

(e) élaborer un système théorique de sanctions et de primes s'il s'agit d'autres participants que les chemins de fer, la Commission canadienne du blé et la Commission canadienne du grain, qu'il estime indiquer.

M. McKnight: Dans son amendement, monsieur Benjamin supprime-t-il tout à partir du mot «indiqués» à (f)?

M. Benjamin: Non.

Le président: Il ne modifie que l'alinéa (ii) mais il a un nouvel amendement pour traiter des lignes 41 à 45.

M. Benjamin: Monsieur McKnight, cet amendement ajoute à l'article 18(1)(e)(ii) «la Commission canadienne du blé et la Commission canadienne du grain» après «d'autres participants». Cela les exempte des primes et des sanctions.

M. Mazankowski: Monsieur le président, j'ai de la difficulté à comprendre ce que M. Benjamin veut accomplir.

Le président: Il essaie d'exempter la Commission canadienne du blé...

M. Mazankowski: De quoi?

Le président: Et la Commission canadienne du grain de tout plan théorique de primes et de sanctions.

M. Benjamin: Des plans théoriques qui peuvent être mis en oeuvre par l'administrateur du transport du grain. Ceci n'exclut pas les primes et les sanctions prévues par le ministre responsable de la Commission canadienne du blé ou de la Commission canadienne du grain ou par le gouverneur en conseil.

[Texte]

The Chairman: So the question is on Mr. Benjamin's amendment.

Mr. Mazankowski: Could I have a comment from Mr. Thompson on Mr. Benjamin's proposed amendment? I find it very difficult to vote on something that I am not absolutely sure of.

Can you tell me whether by removing the Canadian Wheat Board and the Canadian Grain Commission, as I suspect . . .

The Chairman: Exempting.

Mr. Mazankowski: All right, exempting those two organizations. Does that in any way weaken the ability of the administrator to discharge the duties contained in this particular clause consistent with his duties and functions that we considered earlier?

The Chairman: Mr. Thompson.

Mr. K. Thompson: First of all, all he is engaged in here is developing a notional scheme. It would not be by itself something that he would execute or do at that time. Certainly it would have the effect of substantially limiting the scope of his notional scheme if he were not to look at the Wheat Board and the Grain Commission. So I guess there is some very clear limitation on the scope of the scheme he might come up with, but he would still be free to develop his notional scheme as it applies or as he found it might apply to the system participants other than those expressly excluded.

Mr. Benjamin: That would be the railway companies and the grain companies and any other system participants.

Mr. K. Thompson: That is right. Any of those defined in that definitions clause.

The Chairman: Not in that particular paragraph, because the railway companies are as well excluded in that one.

Mr. Benjamin: No, they are included up in paragraph (e)(i).

The Chairman: They are included, but I am saying that in this particular subclause it does not exclude the railway companies.

Mr. Mazankowski: Can I then ask Mr. Kroeger: Is it necessary under this notional scheme to develop awards and sanctions as they would apply to the Canadian Wheat Board and the Canadian Grain Commission; and, if so, can you give us some examples?

• 1705

Mr. Kroeger: I thought it would be desirable to allow the concept of awards and sanctions to government agencies be examined just as it will be for other system participants. It may be that the examination will lead nowhere, but it might not be wise to make that judgment right now. It might be preferable to let the examination take place during the trial period, and if it leads nowhere then that question can be dealt with in 1986 when the Governor in Council and Parliament would have to consider any proposals for an operative system of awards and sanctions.

[Traduction]

Le président: Le vote porte donc sur l'amendement de M. Benjamin.

M. Mazankowski: Puis-je obtenir un commentaire de M. Thompson au sujet de l'amendement proposé par M. Benjamin? Il m'est difficile de voter sur quelque chose dont je ne suis pas tout à fait sûr.

Pouvez-vous me dire si, en retirant la Commission canadienne du blé et la Commission canadienne du grain, comme je le pense . . .

Le président: Exemptant.

M. Mazankowski: Très bien. Alors . . . En exemptant ces deux organismes . . . Cela affaiblirait-il la capacité de l'administrateur d'exercer les fonctions renfermées dans cet article en particulier par rapport aux fonctions que nous avons examinées plus tôt?

Le président: Monsieur Thompson.

M. K. Thompson: Tout d'abord, il ne fait ici qu'élaborer un plan théorique. Ce n'est pas quelque chose qu'il exécutera tout de suite. Son effet sera effectivement de limiter de façon importante la portée du plan théorique s'il ne pouvait pas avoir droit de regard sur la Commission du blé et la Commission du grain. Il existe donc une limite très précise sur la portée du plan qu'il pourra élaborer, mais il sera quand même libre d'élaborer son plan théorique pour l'appliquer aux participants autres que ceux qui sont expressément exclus.

M. Benjamin: Il s'agit donc là des chemins de fer et des compagnies de grain et des autres participants.

M. K. Thompson: C'est juste. Toutes celles qui se trouvent dans l'article des définitions.

Le président: Mais non dans cet alinéa particulier, parce que les chemins de fer sont exclus eux aussi dans cet alinéa.

M. Benjamin: Non, ils sont inclus dans le paragraphe (e)(i).

Le président: Ils sont inclus mais je dirais que cet alinéa particulier n'exclut pas les chemins de fer.

M. Mazankowski: Puis-je alors demander à M. Kroeger s'il est nécessaire, en vertu du plan théorique, d'élaborer un système de primes et de sanctions applicables à la Commission canadienne du blé et à la Commission canadienne du grain, et dans l'affirmative, de nous donner des exemples.

M. Kroeger: Je croyais qu'il serait désirable de pouvoir examiner le concept des primes et des sanctions à l'intention des organismes du gouvernement comme il s'applique aux autres participants. Il se peut que cet examen ne produise rien, mais on ne saurait faire cette évaluation dès maintenant. Il est préférable de procéder à l'examen durant la période d'essai; si cet examen est négatif, on pourra traiter de la question en 1986 lorsque le gouverneur en conseil et le Parlement devront étudier les propositions touchant la mise en oeuvre d'un système efficace de primes et de sanctions.

[Text]

Mr. Mazankowski: I guess what I am trying to ascertain, Mr. Chairman, is if the deputy minister could provide me with some examples of where we could expect the imposition of awards and sanctions on the Canadian Wheat Board or on the Canadian Grain Commission. What would they have to do, good or bad, to allow that to develop? If they can be examined, I think they have a responsibility to the total system. But Mr. Benjamin has a specific hang-up about it and I am wondering whether it is justifiable or whether it is notional in his mind.

I guess what I am really trying to figure out in my own mind is whether his amendment deserves serious consideration or whether he is again trying to fan the flames of dismantlement of the Canadian Wheat Board and the Canadian Grain Commission, which we hear so frequently. If his concern is genuine, then I think there is cause for us to sit back, examine and reconsider this thing. If it is merely notional then I think it is worthwhile to get on, but I might say that have some ambivalence on this whole question.

Mr. Kroeger: What we are creating with this bill, the earlier clauses that were dealt with today and yesterday, is a system of mutual accountability among participants in the grain handling, shipping and transportation system. That is the kind of forum which the senior committee is supposed to provide. The setting of performance objectives is a way of giving more precision to a system of accountability by the various participants. Then if you carry that one step further, there is the possibility of developing a system of awards and sanctions based on the performance objectives. I guess what would worry me is if at this stage one group of players was exempted from a part of that set of measures it might weaken the concept of accountability for all of the system.

Mr. Mazankowski: The accountability is to the Senior Grain Transportation Committee—no, to the administrator, I guess.

Mr. Kroeger: Yes, in a sense. The accountability in the end is to grain producers, but the Senior Grain Transportation Committee is the forum in which discussions of the performance of various of the players would take place. Now, if some of the people at the table in the Senior Grain Transportation Committee are subject to having performance objectives set for them and are subject to having a system of awards—let it be notional—and sanctions put into operation to see how it would work, then they are all in it together.

• 1710

Somehow I am uneasy that by giving one or some group of the participants immunity one weakens the ability to hold them accountable. Somehow they are not quite in the same class.

Mr. Mazankowski: Do you need awards and sanctions to hold them accountable? I guess that is the issue.

Mr. Kroeger: Yes. If you granted immunity to some of them from even the notional system of awards and sanctions, would that somehow weaken the idea that they are just as accountable as everybody else? Hence, the preference that I expressed earlier of there being really no harm in giving it a try during

[Translation]

M. Mazankowski: Ce que je veux savoir, monsieur le président, c'est si le sous-ministre peut me fournir des exemples de l'application de primes et de sanctions à la Commission canadienne du blé ou à la Commission canadienne du grain. Qu'auraient-elles à faire de bon ou de mauvais? Si elles sont susceptibles d'examen, elles doivent être comptables au système tout entier. Mais M. Benjamin a des réserves et je me demande si ces réserves sont théoriques ou justifiables.

Je crois que je me demande si son amendement mérite un examen sérieux ou s'il essaie encore de démolir la Commission canadienne du blé et la Commission canadienne du grain, comme nous en entendons parler si fréquemment. Si la préoccupation de M. Benjamin est sincère, je crois que nous devons étudier cette affaire avec beaucoup d'attention. Si c'est de la théorie, nous devrions alors passer outre mais je dois dire qu'il y a des doutes au sujet de cette question.

M. Kroeger: Ce que nous tentons d'accomplir dans ce projet de loi, du moins les articles dont nous avons parlé hier et aujourd'hui, c'est un régime d'imputabilité mutuelle entre les participants de la manutention, de l'expédition et du transport du grain. C'est là le genre d'assemblée que le Comité supérieur est censé représenter. L'établissement des objectifs de résultats a pour objet de préciser le système d'imputabilité des divers participants. Si vous allez au stade suivante, vous pouvez élaborer peut-être un régime de primes et de sanctions fondé sur les objectifs de résultats. Ce qui me troublerait à ce point serait d'exempter un groupe de joueurs de sorte à affaiblir le concept de l'imputabilité de tous les participants.

M. Mazankowski: L'imputabilité appartient au Comité supérieur du transport du grain... non, à l'administrateur?

M. Kroeger: Oui, dans un sens. L'imputabilité en dernière analyse relève des producteurs de grain. Le Comité supérieur du transport du grain est cependant l'endroit où on discutera le rendement des divers joueurs. Si certaines des personnes assises à la table du Comité supérieur du transport du grain sont susceptibles de se voir confier des objectifs de résultats, et d'être soumis à un système de primes, bien que théoriques, et de sanctions qu'on mettra en oeuvre à titre d'essai, tous les participants seront dans le jeu.

Je me demande si, en accordant l'immunité à un groupe de participants, on n'affaiblit pas la capacité de les tenir tous responsables. Il ne semble pas alors qu'ils soient traités de la même façon.

M. Mazankowski: Avez-vous besoin de primes et de sanctions pour les tenir imputables? C'est là la question.

M. Kroeger: Si vous accordez à un groupe l'immunité contre même le plan théorique de primes et de sanctions, vous allez alors affaiblir le concept selon lequel ce groupe est imputable comme tous les autres. Je préfère donc, comme je l'ai dit plus tôt, qu'on fasse l'essai du programme durant cette période et

[*Texte*]

this period, and then the weeding out of the impractical could take place in 1986, in the first instance by the administrator and the Governor in Council in developing the set of regulations, and to the extent that had shortcomings, Parliament would have an opportunity to express views about it as well. But the real time for judgments about what you can do, what you should do in the way of putting in place a system of awards and sanctions, I would submit is not now but after the trial period, and for purposes of going into the trial period it is desirable to leave the scope as wide as you can.

The Chairman: Thank you.

Mr. Mayer: Mr. Chairman, just for the record, on a point of order could I read the definition of "notional" out of the Oxford dictionary into the record? I think you would find it interesting . . .

The Chairman: We might as well have that on the record too, I guess.

Mr. Mayer: —and maybe even amusing. Anyway, I do not know where this word "notional" comes from and why it is used in this context, but the dictionary definition is "speculative, not based on experiment or demonstration; whence, only in thought, imaginary, fanciful". If we are going to hopefully coax the railways or somebody that is a system participant to perform based on this kind of a definition . . . If it is only going to be a fanciful kind of scheme of awards and sanctions, that does not sound like anything that has very much teeth in it to me, Mr. Chairman.

The Chairman: It seems we are spending an awful lot of time on something that does not have much meaning.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I have a question.

The Chairman: I think we had better put the question.

Mr. Benjamin: May I ask Mr. Kroeger a question before you put the question?

The Chairman: You might as well.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, to Mr. Kroeger, even with the concept of a notional scheme of awards and sanctions that would apply on system participants, including the Canadian Wheat Board and the Canadian Grain Commission, do you not then have, whether it is a notional scheme or down the road becomes a scheme implemented, a regulator, the Grain Transportation Administrator, regulating another regulator, the Canadian Wheat Board, who regulates other system participants . . . namely the elevator companies, the terminal elevators—or a regulator, the Grain Transportation Administrator, regulating another regulator, the Canadian Grain Commission, who regulate on producer cars and grades and kinds of grain and qualities?

I have never heard of this before. This is a new thing to me in government bureaucracy.

The Chairman: That is your question. Never mind the . . .

[*Traduction*]

qu'on supprime ce qui n'est pas pratique en 1986, en première instance par l'intermédiaire de l'administrateur et du gouverneur en conseil pour l'élaboration des règlements et ensuite par l'intermédiaire du Parlement qui aura l'occasion d'exprimer ses vues à ce moment. Mais le temps de juger ce qu'on doit faire pour mettre en oeuvre un régime de primes et de sanctions, à mon avis, est durant la période d'essai et non maintenant, et si l'on procède à une période d'essai, il est souhaitable d'élargir les cadres de l'examen le plus possible.

Le président: Merci.

M. Mayer: Monsieur le président, j'invoque le Règlement pour citer la définition du dictionnaire Oxford pour «théorique». Je crois que vous la trouverez intéressante . . .

Le président: Déposons cela au dossier.

M. Mayer: . . . et peut-être amusante. Je ne sais pas pourquoi on a emprunté ce mot «théorique», mais le dictionnaire dit «spéculatif». Si vous voulez convaincre les chemins de fer ou tout autre participant de fournir un rendement fondé sur cette sorte de définition, vous aurez du mal. Si ce n'est qu'un régime théorique de primes et de sanctions, cela ne me semble pas très persuasif, monsieur le président.

Le président: Nous semblons consacrer beaucoup de temps à quelque chose qui n'a pas beaucoup de sens.

M. Benjamin: Monsieur le président, je voudrais poser une question.

Le président: Je crois que nous devrions passer au vote.

M. Benjamin: Puis-je poser une question à M. Kroeger avant de passer au vote?

Le président: D'accord.

M. Benjamin: Monsieur le président, à monsieur Kroeger, même selon le concept d'un plan théorique de primes et de sanctions qui s'appliquerait aux participants, dont la Commission canadienne du blé et la Commission canadienne du grain, que le plan théorique devienne un plan mis en vigueur, n'auriez-vous pas alors un organisme réglementaire, soit l'office de l'administrateur du transport du grain, qui veuille réglementer un autre organisme de réglementation, la Commission canadienne du blé, qui réglemente d'autres participants, comme les compagnies d'élévateurs, les élévateurs du transport du grain qui réglemente un tre organisme réglementaire, la Commission canadienne du grain, qui réglemente les wagons, les sortes et les qualités de grain des producteurs.

Je n'ai jamais entendu chose pareille. C'est du nouveau en matière de bureaucratie gouvernementale.

Le président: C'est votre question . . .

[Text]

Mr. Benjamin: Is that not what you end up with: a regulator regulating a regulator who is regulating some other system participants, and they are all system participants?

The Chairman: Yes or no, Mr. Kroeger.

Mr. Kroeger: Both, Mr. Chairman.

The Chairman: Ready for the question?

Mr. McKnight: Mr. Chairman, please, Mr. McCannel is at the table, and as someone who has been responsible for monitoring...

The Chairman: No, I am sorry, Mr. McKnight; I have gone now three times for Mr. Benjamin to wrap up and I am not going to start the round again. I think it is time to put this amendment.

Mr. McKnight: But, Mr. Chairman, as someone who has had the responsibility of monitoring agencies, and we are talking about agencies of the Crown—Mr. Benjamin insists that agencies of the Crown are going to monitor agencies...

The Chairman: Order, Mr. McKnight.

Mr. McKnight: —could Mr. McCannel not explain to the committee what he sees as...

The Chairman: Not now. We are putting the question now.

Shall Mr. Benjamin's amendment carry?

• 1715

Amendment negated: yeas, 1; nays, 5.

The Chairman: Mr. Benjamin has given me notice of another amendment. There is only one copy of it so I suggest that members pay attention to what Mr. Benjamin is reading or you will be even more confused.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, you are getting gratuitous, again. I will read it slowly.

I move that Bill C-155 be amended at Clause 18, page 8, by deleting the semicolon in line 45 at page 8 and adding the following therefor:

but such awards and sanctions shall not involve the allocating of railway cars nor affect the quota system of the Canadian Wheat Board.

The Chairman: Mr. McKnight.

Mr. McKnight: I think maybe now I have an opportunity to ask Mr. McCannel a question regarding the role of someone who would be applying fanciful, only in thought, imaginary sanctions against a government agency or two government agencies under different Crowns or different ministers of the Crown. What sanctions—notional, capricious, only in thought... would you be able to apply to the Canadian Wheat Board or the Canadian Grain Commission as it would affect the quota system or the car allocation to either one of those?

The Chairman: Do you wish to answer, Mr. McCannel?

[Translation]

M. Benjamin: N'est-ce pas ce qui se produit? Un organisme réglementaire qui réglemente un organisme réglementaire qui réglemente d'autres participants, et ils sont tous des participants?

Le président: Oui ou non, monsieur Kroeger.

M. Kroeger: Les deux, monsieur le président.

Le président: Êtes-vous prêts à voter?

M. McKnight: Monsieur le président, M. McCannel se trouve ici. Comme il est responsable de la surveillance...

Le président: Non, je regrette, monsieur McKnight. J'ai demandé à trois reprises à M. Benjamin de régler son affaire et je ne tiens pas à recommencer. Il est temps de voter au sujet de cet amendement.

M. McKnight: Mais, monsieur le président, comme une personne qui a eu la responsabilité de surveiller des organismes, et nous parlons bien d'organismes de la Couronne—M. Benjamin dit que des organismes de la Couronne devront surveiller des organismes...

Le président: À l'ordre, monsieur McKnight.

M. McKnight: ... M. McCannel ne pourrait-il expliquer au comité...

Le président: Pas maintenant. Nous passons au vote.

L'amendement de M. Benjamin est-il approuvé?

L'amendement est rejeté, une voix contre cinq.

Le président: M. Benjamin m'a donné avis d'un autre amendement. Il n'y en a qu'une copie; je recommande donc aux membres de porter attention à ce que M. Benjamin doit lire, autrement vous serez encore plus embrouillés.

M. Benjamin: Monsieur le président, vous n'êtes pas gentil. Je vais lire lentement.

Je propose que l'article 18, en page 8 du projet de loi C-155, soit modifié en supprimant le point virgule à la ligne 46 de la page 8 et en ajoutant ce qui suit:

Mais ces primes et sanctions ne porteront pas sur l'affectation des wagons de chemins de fer ni ne toucheront le système de contingentements de la Commission canadienne du blé.

Le président: Monsieur McKnight.

M. McKnight: Je pense que j'ai l'occasion de demander à M. McCannel une question au sujet du rôle de celui qui devra appliquer, même de façon imaginaire, des sanctions à des organismes du gouvernement qui relèvent de divers ministres de la Couronne. Quelles sortes de sanctions théoriques, capricieuses, imaginatives pourriez-vous appliquer à la Commission canadienne du blé ou à l'Office canadien du grain qui pourraient toucher le système de contingentements ou de l'affectation des wagons?

Le président: Voulez-vous répondre, monsieur McCannel?

[Texte]

Mr. McCannel: I would be prepared to make a few comments. My perception of the sanction and award system, which hopefully would be effective, would not be of a punitive nature in the normal course of events. Its value and attraction in having it applicable to all participants is the fact that it provides a forum, an opportunity, a vehicle through which problems, accountabilities and performance can in fact be discussed, examined and addressed. It provides an opportunity for those for those who, in the eyes of anyone else, may not be performing to adjust and correct. I think that is the great value, the great benefit to be derived by having this type of provision in the bill and a system that will allow it to function.

• 1720

I think we will probably be in very, very serious difficulty... we meaning the collective whole system—if in fact in the development of a system of performance objectives we end up having to carry performance evaluation and reaction for non-performance to a point where it involves litigation, punitive action, and penalties in the normal sense of those terms.

Now, that is not to say that might not be necessary and it might not develop through time. But that is certainly not the approach I would see as being advisable and workable in the first instance.

Mr. McKnight: What you are then saying, Mr. McCannel, is that the fanciful, whimsical, capricious sanctions... You would see it as the old adage: If you must beat your children, use a string. You do not see anything in there, from what I understand, that would be anything more than the ability to bring the participants together to discuss and remedy amongst themselves, in an orderly manner, problems that arise in the transportation of grain.

Mr. McCannel: That is not really what I intended to say or suggest. I think it is conceivable, in fact, to develop a system of specific sanctions applicable to all participants. What I was trying to say is that I think we will probably get our greatest result by not having to do that. But having a system where performance evaluation can be addressed in a forum such as the Senior Grain Transportation Committee, the mere fact that performance is going to be examined in itself is an indirect sanction. It is an inducement to perform.

Mr. McKnight: So you see some specific punitive sanctions under this fanciful, whimsical...

Mr. McCannel: In a theoretical sense, I believe it would be possible to design sanctions that would be applicable to participants other than the railways.

Mr. McKnight: Could you enunciate those? Could you give us examples of how you see real sanctions, meaningful to all participants, equally applied to all participants, including the Canadian Wheat Board and the Canadian Grain Commission?

Mr. McCannel: I think reference has been made to some examples already, such as the use of the grain fleet.

[Traduction]

M. McCannel: Je suis prêt à faire quelques commentaires. À mon sens, le système de primes et de sanctions, qui pourra être efficace, ne serait pas de caractère pénal, dans les situations ordinaires. Sa valeur réside dans le fait qu'il s'applique à tous les participants et qu'il donne ainsi un foyer où les problèmes, les responsabilités et le rendement peuvent être discutés, examinés et réglés. Il fournit une occasion à ceux qui ne semblent pas offrir un rendement satisfaisant de corriger la situation. Je crois que le système a une grande valeur parce que le projet de loi contient cette disposition et un dispositif qui lui permettra de fonctionner.

Je crois que nous serons dans de grandes difficultés, je veux dire le système collectif tout entier, si en élaborant un système d'objectifs de résultats nous commettons l'évaluation du rendement et la réaction au non rendement à des mesures de punition et de litige.

Ceci ne veut pas dire que cela ne deviendra pas nécessaire et qu'on n'élaborera pas un tel régime dans l'avenir. Mais ce n'est pas la méthode d'agir qui, à mon avis, serait juste et réalisable.

M. McKnight: Ce que vous dites monsieur McCannel est que le régime de sanctions capricieuses... Vous ne voyez rien là-dedans autre que l'occasion de rassembler les participants pour discuter des problèmes et des remèdes entre eux, d'une façon ordonnée, en matière de transport du grain.

M. McCannel: Ce n'est pas vraiment ce que je veux dire. Je crois qu'il est possible d'élaborer un système de sanctions déterminées qui s'appliquerait à tous les participants. Je crois que nous n'aurons pas à en faire ainsi. Mais d'avoir un système où l'évaluation du rendement peut s'effectuer en présence d'un organisme comme le Comité supérieur du transport du grain, et où l'examen du rendement est de soi une sanction indirecte, est un encouragement au rendement.

M. McKnight: Vous voyez donc des sanctions explicites sous...

M. McCannel: Dans un sens théorique, je crois qu'il est possible d'élaborer des sanctions qui seraient applicables aux participants autres que les chemins de fer.

M. McKnight: Pourriez-vous les formuler? Pouvez-vous nous donner des exemples de sanctions effectives pour tous les participants, qui s'appliquent à tous les participants, qui s'appliquent à tous les participants, y compris la Commission canadienne du blé et la Commission canadienne du grain?

M. McCannel: On a déjà mentionné des exemples, comme l'usage des camions de grain.

[Text]

Mr. McKnight: You are telling me you conceptualize the denial of cars to producers and the denial of cars to the Canadian Wheat Board as a whimsical . . .

Mr. McCannel: Oh, I did not . . .

Mr. McKnight: —and fanciful thing?

The Chairman: It was you who termed it that, Mr. McKnight, not the witness.

Mr. McCannel: I am sorry; I was not interpreting the question in the sense that they were whimsical.

Mr. McKnight: Okay. Then in a real way—never mind the meaning of notional—you can conceptualize a scheme that would penalize the Canadian Wheat Board by denying them use of the designated grain fleet, that would penalize producers to their right to producer cars through the Canadian Grain Commission by the use of their fair percentage of the designated grain fleet. Can you see that as a sanction applied equally to all participants in the system?

Mr. McCannel: I say again that I think in a conceptual, theoretical sense you can design and construct a system of such sanctions. Whether they would be practical and how easy or difficult they would be to apply I think needs much further investigation and development.

The Chairman: Thank you, Mr. McKnight.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman.

The Chairman: Yes, Mr. Benjamin. This will wrap up the discussion on your amendment.

Mr. Benjamin: If there are others who want to ask questions, I will hold off.

The Chairman: Yes, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, we have already been told there is not any real effective type of sanction that can be put on the Canadian Wheat Board or the Canadian Grain Commission. That would have to be done by Parliament or by the minister, whether it meant firing the chief commissioner or whatever.

• 1725

If the Grain Transportation Administrator came up with a notional scheme which was subsequently adopted and that notional scheme contained any sanctions on the Canadian Wheat Board or the Canadian Grain Commission, he would not be able to enforce them.

I must explain that this amendment means that any notional scheme that becomes a scheme of sanctions and awards that the Senior Grain Transportation Committee or the Grain Transportation Administrator may come up with . . . because they are already empowered to do all kinds of studies and reviews, which I am certain would include schemes, notional or otherwise, for sanctions and awards. All my amendment is attempting to do is that any scheme, notional or in place, for sanctions and awards would not be such as to interfere with the allocation of railway cars or interfere with or affect the quota system of the Canadian Wheat Board, because then you

[Translation]

M. McKnight: Vous me dites que le concept de refuser des wagons aux producteurs ou à la Commission canadienne du blé est une chose faitaisiste . . .

M. McCannel: Non, je je l'ai pas dit.

M. McKnight: . . . et capricieuse?

Le président: C'est vous qui avez parlé comme cela, monsieur McKnight, et non le témoin.

M. McCannel: Je regrette. Je ne voyais pas la chose comme étant faitaisiste.

M. McKnight: Très bien. Oubliez le concept théorique. Vous pouvez envisager un plan qui punirait la Commission canadienne du blé en lui refusant l'usage de la flotte désignée pour le grain, qui punirait les producteurs en matière de leur droit à des wagons par l'intermédiaire de la Commission canadienne du grain par rapport à leur usage de pourcentage de la flotte de grain désignée. Pouvez-vous envisager cela comme une sanction qui s'applique également à tous les participants?

M. McCannel: Je dis de nouveau que, dans un sens conceptuel et théorique, vous pouvez élaborer et édifier un système de sanctions comme celles-là. Il faudra beaucoup d'enquêtes et de travail avant de décider si ces sanctions seront pratiques ou faciles à appliquer.

Le président: Merci, monsieur McKnight.

M. Benjamin: Monsieur le président.

Le président: Oui, monsieur Benjamin. Ceci mettra fin à la discussion de votre amendement.

M. Benjamin: Si d'autres veulent poser des questions j'attendrai.

Le président: Oui, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, on vient de nous dire qu'il n'existe pas de système efficace de sanctions qu'on pourrait imposer à la Commission canadienne du blé ou à la Commission canadienne du grain. Cela devra être accompli par le Parlement ou par le ministre, peut-être en congédiant le commissaire en chef.

Si l'administrateur du transport du grain trouvait un système théorique qui était par la suite adopté et si ce système théorique impliquait des sanctions de la Commission canadienne du blé ou de la Commission canadienne du grain, il ne pourrait pas les appliquer.

Je dois expliquer que cette modification signifie que tout système théorique qui devient un système de sanctions et de primes du Comité supérieur du transport du grain ou de l'Administrateur du transport du grain—parce que ceux-ci ont déjà le pouvoir de faire toutes sortes d'études et d'examen, théoriques ou autres, conduisant à des sanctions et à des primes. Tout ce que ma modification essaie d'obtenir, c'est que tout système, théorique ou existant, de sanctions et de primes ne devrait pas concerner la répartition des voitures de chemin de fer, ou concerner ou avoir une influence sur le système de quotas ou sur la Commission canadienne du blé. Vous ne

[*Texte*]

are really penalizing grain producers, not the Canadian Wheat Board. You are not penalizing the elevator company; you are penalizing the producer, which is why I want it in place that any schemes . . . There can be other kinds of sanctions and awards, but not involving the allocation of railway cars or the quota system of the Canadian Wheat Board.

The Chairman: Okay. Thank you.

The question then is on Mr. Benjamin's amendment that Clause 18 be amended at line 45 by deleting the semicolon at the end and substituting the following therefor:

but such awards and sanctions shall not involve the allocation of railway cars nor affect the quota system of the Canadian Wheat Board.

Amendment negated: yeas, 1; nays, 5.

Mr. Mayer: Mr. Chairman, could I ask Mr. Lefebvre a very simple, direct question?

The Chairman: Yes.

Mr. Mayer: What the Sam Hill do you mean by "notional scheme"?

The Chairman: Mr. Lefebvre.

Mr. Mayer: The reason I ask, Mr. Chairman . . .

The Chairman: I think it is a fair question. I do not think there is any need to explain why you ask it.

Mr. Kroeger has indicated he wishes to answer.

Mr. Kroeger: I do not know whether "notional scheme" is the best choice of terminology.

Mr. Mayer: That may be an understatement.

Mr. Kroeger: The analogy is what is known as a stock market tally system, in which you say: Okay, today I have \$500,000; I am going to put \$100,000 of it into Noranda and \$50,000 of it, God forbid, into Massey-Ferguson and \$150,000 into the Hudson's Bay Company . . .

Mr. Mayer: How about some in Dome?

Mr. Kroeger: I might even buy some Government of Canada bonds if I were being really venturesome. Then, having done that, you track it to see what would have happened. At the end of a month you say: Well, I have made \$3.25 million, or I have lost \$47 million, so I had better sell some of these notionally. You will buy into this and see if you can recoup your losses. You proceed along those lines, and at the end of some period of time you then assess what seemed to work well and what did not.

That is the analogy that underlies the concept of a system of awards and sanctions. First of all, you design a hypothetical or notional set of awards and sanctions and then you match those against the performance of system participants in ensuing weeks and months. Then at the end of six months you conclude that this would have involved withholding x millions from CN,

[*Traduction*]

pénalisez pas la société d'aspirateurs à céréales: vous pénalisez le producteur, c'est pour cela que je veux cette modification dans tout système . . . Il peut y avoir d'autres sortes de sanctions et de primes, mais qui ne concernent pas la distribution des voitures de chemin de fer ou le système de quota de la Commission canadienne du blé.

Le président: D'accord. Merci.

La question alors est, à propos de la modification de M. Benjamin, que l'on modifie la ligne 45 de la disposition 18, en enlevant le point virgule à la fin de la ligne et en le remplaçant par la phrase suivante:

mais de telles primes et sanctions ne concerneront pas la distribution des voitures de chemin de fer, et n'auront pas d'effets sur le système de quota de la Commission canadienne du blé.

Modification rejetée: pour: 1; contre: 5.

M. Mayer: Monsieur le président, pourrais-je demander à M. Lefebvre une question très simple, directe?

Le président: Oui.

M. Mayer: Que voulez-vous dire par «système théorique»?

Le président: Monsieur Lefebvre.

M. Mayer: La raison pour laquelle je demande, monsieur le président . . .

Le président: Je pense que c'est une bonne question. Je ne pense pas que vous ayez besoin d'expliquer pourquoi vous la demandez.

M. Kroeger a indiqué qu'il voulait répondre.

M. Kroeger: Je ne sais pas si «système théorique» est le meilleur choix de termes.

M. Mayer: Vous êtes peut-être en-dessous de la vérité.

M. Kroeger: On peut donner l'analogie de ce que l'on appelle, en bourse, le système de pointage, où l'on dit: D'accord, aujourd'hui j'ai \$500,000; je vais acheter \$100,000 de Noranda et \$50,000 de, que Dieu nous en préserve, Massey-Ferguson et \$150,000 de *Hudson's Bay Company* . . .

M. Mayer: Pourquoi pas de Dome?

M. Kroeger: Je pourrais même acheter quelques obligations du gouvernement du Canada si je voulais vraiment prendre des risques. Puis, ceci fait, on surveille pour voir ce qui arrive. À la fin du mois on dit: Eh bien, j'ai gagné \$3.24 millions, ou j'ai perdu \$47 millions, aussi je ferais mieux de vendre des actions théoriquement. On va acheter celles-là et voir si l'on peut regagner ses pertes. On continue ainsi, et après un certain temps, on évalue ce qui semblait marcher et ce qui ne semblait pas.

Cette analogie explique ce qu'est un système de primes et de sanctions. Avant tout, vous concevez un ensemble hypothétique ou théorique de primes et de sanctions, puis, les semaines et les mois qui suivent, vous les comparez au rendement de ceux qui participent au système. Puis, au bout de six mois, vous concluez que cela signifie retirer—millions au CN, ou peut-

[Text]

or that it might have involved some type of penalty vis-à-vis Manitoba pool elevators. You look at those results and say, well, that really does not make any sense in relation to what actually happened and why, so we had better change our system of awards and sanctions in the following ways and let us see how that works against grain movements in the ensuing six months, and you would go on correcting the elements of your awards and sanction system until, if all went well, you would arrive at something that really did seem to make sense. But if all went badly, at the end of the three years you would probably report to the minister that this was unworkable.

• 1730

Mr. Mayer: Mr. Chairman, I find this whole exercise literally incredible. It is almost the same as an elementary course in philosophy at a university when you are talking about Kierkegaard or somebody like that who has these fanciful solutions. We are talking about the real world of looking after producers.

In addition to the definitions I pointed out from the Oxford dictionary, I have some more adjectives you might be interested in and which further define "notional". It talks about imaginary, unreal, whimsical, capricious, fanciful. Also, there are some interesting definitions of the word "scheme", and I find the choice of these two words together rather fascinating. Among the definitions of the word "scheme" are "table of classification or of appointed times, outline, syllabus, plan for doing something, artful or underhand design". When "scheme" is used as a verb, Mr. Chairman, it talks about making plans, especially in secret or underhand way, intrigue, hence plans to bring about something.

I just find that we have wording in the bill... and we are talking about using a notional scheme, and in terms of the definitions I have just referred to, it is something that is going to be used to induce performance on behalf of the producers by all the system participants. Surely, if we are going to talk about this we should at least be talking about it in some real terms that have some real meaning as far as the bill. I think the whole clause should be thrown in the ashcan and started all over again. Surely we could come up with a better couple of words than "notional scheme".

I know what a notions counter in a drugstore is; you go there and you buy the frivolities and the so-called amenities—you buy fancy toothpaste and things for under your arms, and I know what notions mean over there...

The Chairman: Mr. Mayer, I am going to...

Mr. Mayer: But when it comes to notions, as far as imposing sanctions and awards on railways and other participants, I think the whole thing should be in the ashcan, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Mayer. I am inclined to agree with you. I do not know how you can legislate something

[Translation]

être imposer des sanctions aux opérateurs d'aspirateurs à céréales du Manitoba. Vous jetez un coup d'oeil sur ces résultats, et dites, eh bien, cela n'est pas du tout logique par rapport à ce qui s'est passé en réalité, pour les raisons suivantes, aussi, nous devons changer notre système de primes et de sanctions de la manière suivante, et voir comment cela fonctionne, en matière de transport de grains, pendant les six mois suivants, et vous continuez à corriger les éléments de votre système de primes et de sanctions jusqu'à, si tout va bien, arriver à quelque chose qui semble sensé. Mais si tout va mal, à la fin des trois ans vous dites probablement au ministre que le système est irréalisable.

M. Mayer: Monsieur le président, je trouve la totalité de cet exercice littéralement incroyable. C'est presque la même chose qu'un cours élémentaire de philosophie à l'université, lorsqu'on parle de Kierkegaard ou quelqu'un de semblable qui a ces solutions fantastiques. Nous parlons du monde réel, de protéger les producteurs.

En plus des définitions que j'ai tirées du dictionnaire Oxford, j'ai d'autres objectifs qui peuvent vous intéresser et qui définissent encore plus «théorique»: les termes imaginaire, irréel, bizarre, capricieux, chimérique. Également, on y trouve des définitions intéressantes du mot «système», et je trouve l'association de ces deux mots plutôt fascinante. Parmi les définitions du mot «système» il y a «tableau de classement ou de rendez-vous, plan, programme, plan pour faire quelque chose, dessin artistique ou clandestin». Lorsque «système» est utilisé comme verbe, monsieur le président, il signifie faire des plans, surtout en secret ou clandestinement, intriguer, donc planifier pour provoquer quelque chose.

Je pense simplement que nous avons un choix de termes dans ce projet de loi... et nous parlons d'utiliser un système théorique, et conformément aux définitions que je viens de donner, c'est quelque chose que l'on va utiliser pour promouvoir, au nom des producteurs, le rendement de tous ceux qui participent au système. En vérité, si l'on va parler de cela, on devrait au moins en parler en termes réels qui veulent vraiment dire quelque chose dans ce projet de loi. Je pense que toute cette disposition devrait être jetée à la poubelle et entièrement réécrite. Je suis persuadé que nous pouvons trouver de meilleurs termes que «système théorique».

Je sais ce que sont des théories sur un comptoir de pharmacie; on y va et on y achète les frivolités et les soi-disant agréments—on achète du dentifrice amusant et des choses pour sous les bras, et je sais ce que des théories veulent y dire...

Le président: Monsieur Mayer, je vais...

M. Mayer: Mais lorsqu'on parle de théories comme imposer des sanctions et des primes aux chemins de fer et aux autres participants, je pense que tout cela devrait être jeté à la poubelle, monsieur le président.

Le président: Merci monsieur Mayer. J'aurais tendance à penser comme vous. Je ne sais pas comment on peut faire des lois pour régir des choses qui sont uniquement théoriques. De

[Texte]

that is only notional. In any case, I am going to interrupt the proceedings for the moment because . . .

Mr. Flis: On a point of order, Mr. Chairman, We are so close to the end of this clause, I wonder if we could could . . .

The Chairman: Do you want a vote on Clause 18.(1)(e)?

Mr. Mayer: Let us have a notional vote.

Mr. Mazankowski: We would like to have a recorded vote, Mr. Chairman.

The Chairman: Shall Clause 18.(1)(e) carry?

Mr. Dubois: Mr. Chairman, paragraph (e) of Clause 18 is concerning the development of a notional scheme, *n'est pas*?

The Chairman: Yes.

Mr. Mazankowski: You can let the vote happen now, Mr. Reid is here. They worked it out just fine, very keen. You let the chairman off the hook.

The Chairman: It might have been the wise thing to do.

Clause 18.(1)(e) agreed to: yeas, 5; nays, 4.

Mr. Mazankowski: It should be pointed out, Mr. Chairman, that Mr. Benjamin tried to patch up a notional motion.

• 1735

The Chairman: That was a notional comment.

Mr. Mazankowski: The ideas were all notional too.

The Chairman: I have to interrupt the proceedings at this point to get some direction from the committee. As the committee knows, we have a motion saying that we will report the bill on Monday. We are now on Clause 18, which means we have only 52 more to go between now and 10.00 p.m. tonight.

Since I have been chairman, this committee has always operated by virtue of motions to the committee and, of course, the references that we receive from the House. I have taken the motion of the committee seriously and thought that it was the intention of the committee to report on Monday. We cannot, however, report part of the bill. We have to report the bill with or without amendments after having done clause-by-clause study of the bill. It seems to me then that this committee has to make a decision.

I must also point out that on behalf of the committee, as I have said before, I went to the government, got authority for the committee to travel and hear witnesses across the country on the basis of the commitment that we would report on September 12. The committee passed a motion to that effect, and I have taken that as seriously as all other motions of the committee, including the one that says we can only hear evidence when both the government and the Official Opposition parties are represented in the committee.

We are now in a bind. I remind members as well that during the summer, when requests were made to call additional

[Traduction]

toute façon, je vais interrompre l'audience pour l'instant parce que . . .

M. Flis: J'invoque le Règlement, monsieur le président, nous sommes tellement proches de la fin de cette disposition que je me demande si l'on peut compter . . .

Le président: Voulez-vous voter sur la disposition 18.(1)e)?

M. Mayer: Ayons un vote théorique.

M. Mazankowski: Nous aimerions avoir un vote nominatif, monsieur le président.

Le président: Est-ce que la disposition 18.(1)e est adoptée?

M. Dubois: Monsieur le président, l'alinéa e) de la disposition 18 concerne le développement d'un système théorique, n'est-ce pas?

Le président: Oui.

M. Mazankowski: Vous pouvez avoir le vote maintenant, M. Reid est ici. Ils ont vraiment bien travaillé, très intelligemment. Vous otez un problème au président.

Le président: C'était peut-être la chose à faire.

Disposition 18.(1)e approuvée: en faveur 5; contre, 4.

M. Mazankowski: Il faut remarquer, monsieur le président, que M. Benjamin a essayé de rafistoler une motion théorique.

Le président: C'était une remarque théorique.

M. Mazankowski: Les idées étaient également toutes théoriques.

Le président: Il nous faut interrompre les délibérations pour demander avis au comité. Comme on le sait, nous avons adopté une motion aux termes de laquelle nous devons faire rapport du projet de loi lundi. Nous en sommes maintenant à l'article 18, ce qui signifie qu'il ne nous reste que 52 articles à étudier d'ici 22h00.

Depuis que je suis président, le comité a toujours travaillé en vertu des motions et bien sûr des ordres de renvoi que nous recevons de la Chambre. J'ai pris la motion du comité au sérieux et pensais que le comité avait bien l'intention de faire rapport lundi. Or nous ne pouvons faire rapport que d'une seule partie du projet de loi. Il nous faut faire rapport avec ou sans amendements, après avoir effectué l'examen article par article du projet de loi. Il me semble que le comité doit donc prendre une décision.

Je vous signale d'autre part que pour le compte du comité, comme je vous l'ai déjà dit, j'ai demandé au gouvernement l'autorisation que nous nous déplaçons pour aller entendre des témoins dans tout le pays, sachant que nous nous étions engagés à faire rapport le 12 septembre. Le comité a adopté une motion à cet effet et je l'ai prise aussi au sérieux que toutes les autres motions du comité, notamment celle qui prévoit que nous ne pouvons entendre de témoignages que lorsque le parti ministériel et l'Opposition officielle sont représentés.

Nous nous trouvons donc dans une situation difficile. Je rappellerai d'autre part aux députés qu'au cours de l'été,

[Text]

witnesses, I reminded the committee of our deadline; at every stage I was advised that there was lots of time left to do clause-by-clause consideration. I think if you check the record, Mr. Benjamin, you will find that I was advised to that effect.

It is patently obvious to me that at the rate we are going we are not going to get to Clause 70 and 2 schedules by 10.00 tonight, so I need some advice from the committee.

Mr. Benjamin: By way of information, Mr. Chairman, could you refresh my memory on the order of reference itself? Is it that the bill will be deemed to have been reported, or that the committee chairman will report the bill back? Which is it?

The Chairman: The order of reference does not say either one; it says report back to the House. It was in a motion of this committee, on the basis of an agreement I made with the government to get the reference to travel, that the committee made the decision to report back on September 12. That motion is as binding on me, unless the committee changes it, as an order of the House.

Mr. Flis, and then Mr. Mazankowski.

Mr. Flis: Yes, Mr. Chairman. I think if you look back at what we accomplished yesterday and today, we have made excellent progress. I think moving at that pace we still have tonight. There is no reason why we have to stop at 10.00 p.m.; I am sure the committee members would agree to go to 11.00 p.m., or midnight if we have to. I would like to ask through you, Mr. Chairman: If we do not meet our deadline by the end of tonight, is there any reason why we cannot meet tomorrow the way we did yesterday and today?

The Chairman: The reason is that we have agreed not to meet tomorrow, because I believe the Conservatives are holding a two-day caucus tomorrow and Saturday. Is that correct, Mr. Mazankowski?

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, can I suggest—and I quite sincerely mean this—a compromise; that the chairman report to the House on Monday, September 12 . . .

The Chairman: I cannot report to the House.

Mr. Benjamin: Well, submit a report on behalf of the committee. I think you can submit a report—a first report, or whatever number it is.

The Chairman: Mr. Benjamin, the House really has nothing to do with this. It is a committee decision to report on Monday; it is not a House decision.

• 1740

Mr. Benjamin: What does the order of reference say?

The Chairman: The order of reference says that the committee may adjourn from place to place and . . . No, it does not.

Do you have it, Santosh?

[Translation]

lorsque l'on me demandait d'inviter d'autres témoins, j'ai toujours insisté sur cette échéance; et chaque fois, on m'a dit que l'on avait tout le temps voulu pour l'étude article par article. Si vous voulez vérifier, monsieur Benjamin, vous pourrez constater que c'est ce qui m'a été répondu.

Il est maintenant tout à fait évident qu'à l'allure où nous allons, nous n'arriverons pas à l'article 70 et aux deux annexes d'ici 22h00 ce soir, et c'est pourquoi je voudrais savoir ce que souhaite faire le comité.

M. Benjamin: Monsieur le président, pourriez-vous, pour ma gouverne, me rappeler ce qu'était exactement l'ordre de renvoi? Est-ce que l'on est censé avoir fait rapport du projet de loi ou que le président du comité doit faire rapport du projet de loi? Il y a une distinction.

Le président: L'ordre de renvoi ne le précise pas; il s'agit de faire rapport à la Chambre. C'était dans une motion du comité, à la suite d'une entente que j'avais négociée avec le gouvernement pour que nous puissions nous déplacer. Le comité avait alors décidé de faire rapport le 12 septembre. Cette motion est pour moi aussi contraignante qu'un ordre de la Chambre, à moins que le comité ne décide de la modifier.

Monsieur Flis, puis M. Mazankowski.

M. Flis: Oui, monsieur le président, je crois que si vous considérez ce que nous avons fait hier et aujourd'hui, vous devez reconnaître que nous avons bien avancé. En continuant à cette allure, nous avons encore toute la soirée. Je ne vois pas pourquoi il nous faudrait nous interrompre à 22h00; je suis sûr que les membres du comité conviendront d'aller jusqu'à 23h00 ou minuit si nécessaire. Si toutefois nous ne réussissons pas à terminer ce soir, y a-t-il un empêchement à ce que nous nous réunissions demain comme nous l'avons fait hier et aujourd'hui?

Le président: Le fait est que nous avons convenu de ne pas nous réunir demain, car je crois que les Conservateurs ont un caucus de deux jours, demain et samedi. C'est bien cela, monsieur Mazankowski?

M. Benjamin: Monsieur le président, puis-je suggérer, et je suis très sincère, un compromis, que le président fasse rapport à la Chambre le lundi 12 septembre . . .

Le président: Je ne puis faire rapport à la Chambre.

M. Benjamin: Alors, que vous soumettiez un rapport au nom du comité. Je crois que vous pouvez soumettre un rapport, un premier rapport, à moins que ce ne soit un autre numéro.

Le président: Monsieur Benjamin, cela ne regarde absolument pas la Chambre. Il s'agit d'une décision du comité qui m'oblige à faire rapport lundi; ce n'est pas une décision de la Chambre.

M. Benjamin: Que dit l'ordre de renvoi?

Le président: L'ordre de renvoi stipule que le Comité peut se déplacer dans diverses villes et . . . Non, ce n'est pas ce qu'il dit.

L'avez-vous, Santosh?

[Texte]

An hon. Member: I have it here.

The Chairman: Thank you.

It is that the committee report to the House . . . No. One is the bill itself, yes. Okay, the first one, on June 22: That Bill C-155, an Act to facilitate, etc., be referred to the Standing Committee on Transport. Then I went back to the government and had another reference at the request of the committee: That the Standing Committee on Transport be authorized to adjourn from place to place within Canada during the month of August 1983 for the purpose of conducting public hearings on Bill C-155, etc., and that the necessary staff do accompany the committee, and that it be authorized to retain the services of such professional stenographic and clerical staff as may be required during the consideration of Bill C-155.

That second reference was given on the understanding and the commitment to the government from me on behalf of the committee that the committee would report the bill on September 12.

Mr. Benjamin: What was the date of the second order of reference?

The Chairman: Oh, it was June something or other.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman . . .

The Chairman: June 29.

Mr. Benjamin: —I appreciate how you personally feel about your own commitment on behalf of the committee to report the bill back by September 12.

Mr. McKnight: The committee's commitment, if I could . . .

The Chairman: Yes, the committee's commitment, Mr. Benjamin, not my commitment.

Mr. Benjamin: Right. It was not unanimous, but it is still a commitment by the committee.

Mr. Chairman, I do not think you are in that unfortunate a position. I think it is all of us. I think it would only be proper . . . It seems to me committees have submitted one, two and three reports to the House on any given matter, and this could be the first report on Bill C-155 because both orders of reference do not say anything about reporting the bill on September 12.

I agree with Mr. Flis. We have made good progress, and I think all sides recognize the thorough, plus the darned good, worthwhile discussion that has been going on on the legislation.

All of us would like to complete the bill, but even if we were to sit all night tonight, tomorrow, Saturday, and Sunday we would be lucky if we got the thing finished completely, clause by clause, and the amendments thereto and all the voting and so forth.

[Traduction]

Une voix: Je l'ai.

Le président: Merci.

On dit: que le Comité fasse rapport à la Chambre . . . Non. L'un des ordres de renvoi vise le projet de loi lui-même. Le premier est daté du 22 juin: Que le projet de Loi C-155, Loi visant à faciliter, etc., soit déféré au Comité permanent des Transports. Ensuite, à la demande du Comité, j'ai demandé au gouvernement de nous accorder un deuxième ordre de renvoi: Que le Comité soit autorisé à se déplacer dans diverses villes du Canada au cours du mois d'août 1983, pour tenir des audiences publiques sur le projet de Loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence, et de se faire accompagner du personnel nécessaire et qu'il soit également autorisé à retenir les services des employés professionnels, des sténographes et du personnel de bureau que pourrait nécessiter l'étude du projet de Loi C-155.

Pour que l'on nous accorde ce deuxième ordre de renvoi, je me suis engagé au nom du comité à renvoyer le bill le 12 septembre.

M. Benjamin: À quelle date ce deuxième ordre de renvoi a-t-il été accordé?

Le président: Au mois de juin.

M. Benjamin: Monsieur le président . . .

Le président: Le 29 juin.

M. Benjamin: . . . je sais comment vous envisagez l'engagement que vous avez pris, au nom du Comité, de renvoyer le bill le 12 septembre au plus tard.

M. McKnight: Si vous me le permettez, c'est le Comité qui s'est engagé . . .

Le président: Oui, c'est le Comité qui s'est engagé, monsieur Benjamin, et non pas moi.

M. Benjamin: D'accord. La décision n'était pas unanime, mais il n'en reste pas moins que le Comité a pris cet engagement.

La position dans laquelle vous vous trouvez, monsieur le président, n'est quand même pas si mauvaise. Nous sommes tous concernés. Je crois qu'il conviendrait . . . Il est déjà arrivé que des comités soumettent, à la Chambre, jusqu'à trois rapports sur une question donnée. Le présent rapport pourrait donc être le premier concernant le Bill C-155, car ni l'un ni l'autre des ordres de renvoi ne stipule que le projet de loi doit être renvoyé à la Chambre le 12 septembre.

Je suis d'accord avec M. Flis. Nous avons fait des progrès et tous les partis reconnaissent qu'il y a eu d'excellentes discussions, des discussions approfondies.

Nous tenons tous à terminer l'étude du bill, mais même si le Comité siégeait toute la nuit, demain, samedi et dimanche, nous aurions du mal à terminer l'étude article par article, adopter les amendements, voter et ainsi de suite.

[Text]

I think it is fair to say that nobody on the committee has been trying to filibuster or delay and what not. The discussion has all been worth while. The officials have been invaluable in answering questions to us, which helped us in wording or rewording amendments.

Mr. Chairman, I think it would be perfectly proper for you, on behalf of the committee, to say in a report to the House that we need a little more time to complete clause-by-clause consideration and that when the House completes an amended royal recommendation, which could probably happen on Monday, the committee would resume clause-by-clause . . . — of course then in the committee the government amendments as well can be moved—and give us until the end of September, say, to report the bill. Otherwise, you are in an impossible position and so is the committee.

The Chairman: Two points, Mr. Benjamin, and it is not to argue. First, I have never suggested—and I do not think you intended it that way, but I simply want the record to be clear—there was any deliberate delay or filibustering in the committee.

Mr. Benjamin: No, I know.

• 1745

The Chairman: Second, I appreciate your attempt to get me off the hook, but I remind you that I function with a motion of the committee that we do not hear evidence unless the Official Opposition and the government parties are represented. I am sure the committee would not forgive me very readily if I decided some day that because the Official Opposition or the government was not represented they were being dilatory or some such thing, and I decided to hear evidence anyway. I am sure I would be in very hot water for that. So I just put those two comments on the record.

Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, if you recall, back on August 23 I served notice and asked you to consider the prospect of getting additional time to consider this bill. It was raised with the minister, and was subsequently raised with you at the end of the proceedings on August 23. I think Mr. Reid indicated at that time that . . . Just to quote him, what I was really doing was basically serving notice; Mr. Reid said he accepted the idea that I was giving notice, and he goes on to say, on page 120—117 of the committee proceedings No. 120:

We do not know what will happen once we get into the bill. It seems to me that the question is not so much with the amendments that we will be dealing with, it is whether or not we can agree on the changes to the bill that will take the form of amendments. I do not look at us going through this thing and trying to dot every “i”. We are going to be talking about real issues—how many people are on the grain transportation commission . . . Those will be very real, practical decisions.

[Translation]

Je crois que l'on peut dire honnêtement qu'aucun membre du comité n'a essayé de faire de l'obstruction ou de retarder l'adoption du bill. La discussion a été fructueuse. Des fonctionnaires, en répondant à nos questions, nous ont été d'une grande utilité et leurs réponses nous ont aidés à formuler ou à reformuler les amendements.

Je crois qu'il conviendrait, monsieur le président, que vous demandiez à la Chambre, au nom du comité, de nous accorder un peu plus de temps pour terminer l'étude article par article. Lorsque la Chambre dépose la version modifiée de ses recommandations, ce qui va probablement se faire lundi, le Comité pourra reprendre l'étude article par article, les amendements du gouvernement pourront être déposés devant le comité et on pourrait nous donner jusqu'à la fin septembre pour renvoyer le bill à la Chambre. Autrement, vous vous trouvez dans une position impossible, tout comme le comité.

Le président: Je ne veux pas disputer, monsieur Benjamin, mais j'aurais deux choses à vous signaler. D'abord, je n'ai jamais laissé entendre—et je suis certain que ce n'est pas cela que vous avez voulu dire, mais je tiens à ce que ce soit clair—qu'on a tenté de faire de l'obstruction ou de retarder l'adoption du bill.

M. Benjamin: Bien sûr.

Le président: Deuxièmement, je vous sais gré d'avoir tenté de me tirer d'embarras, mais je vous rappelle que je suis tenu de respecter la décision, prise par le Comité, de ne pas entendre des témoignages à moins que l'Opposition officielle et le gouvernement ne soient représentés. Je suis certain que le Comité ne me pardonnerait pas si un jour je décidais d'entendre des témoignages sans que l'Opposition officielle ou le gouvernement soit représenté, sous prétexte que les absents essayaient de faire traîner les choses. Si jamais je faisais cela, j'en entendrais parler. Je veux que ces deux choses soient claires.

Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Vous vous souviendrez, monsieur le président, que le 23 août, je vous ai demandé officiellement d'envisager la possibilité d'obtenir une prolongation. On en a parlé au ministre et on vous en a parlé à la fin de la séance du 23 août. M. Reid a indiqué à ce moment-là . . . Il a dit que, en fait, je faisais notification et qu'il acceptait la notification que j'avais formulée. Ensuite, à la page 120:117 du compte rendu du Comité, il a dit ce qui suit:

Nous ne savons pas ce qui va se passer lorsque nous attaquerons le projet de loi. Il me semble que la question n'est pas tellement celle des amendements que nous allons examiner, mais plutôt de savoir si, oui ou non, nous pouvons nous entendre sur des modifications du projet de loi qui se présenteront sous la forme d'amendements. Je n'imagine pas que nous allons nous lancer dans le travail de régler chaque détail. Nous allons traiter des problèmes véritables—combien de membres va compter la Commission du

[Texte]

Then he went on to say:

I think we can make good progress, and maybe after Labour Day we can have a look at it and see where we are. If we require more time, and we feel we need it, then we should go and ask for it. If we do not, well, we will not do it. I think by and large this committee is a pretty consensual group. We will have some sharp divisions between ourselves and some votes, but I think it will go reasonably well. I would be one to leave the door open, as Mr. Mazankowski has suggested.

Mr. Chairman, you terminated the discussion by saying:

It seems to me that that may be a good note on which to terminate this discussion. I would simply state to Mr. Mazankowski, who raised this issue, that as the chairman of the committee, I will definitely convey your sentiments to the minister. I would have to say to all members of the committee that when we started this exercise we knew what the time frame was, and I made the deal with the government, so to speak. But in any case, I think Mr. Reid's note is a good one to end on.

So it was really in that spirit . . .

The Chairman: I was afraid he would say something else.

Mr. Mazankowski: It was really in that spirit that we served notice anticipating that we would not be able to digest fully the contents of this bill and make the kinds of changes that have been made.

I too want to commend the officials for being very co-operative and accommodating in helping us word the amendments and accommodating the sort of thrust and intent of the amendments we are proposing. I think they have been very patient, and I think most helpful in terms of trying to doctor up the bill so that it will be a better piece of legislation. While there have been some sharp differences of opinion, there have been a number of issues upon which agreement has developed.

Mr. Chairman, I think the issue is quite obvious. We are at Clause 18. We may make some progress tonight, but the fact of the matter is that we are not going to get through the bill before Monday, September 12, I submit to you, even if we sit 24 hours a day. So I think it is obligatory, if we want to do our job, to seek additional time. How that may be arrived at is something you may be able to elaborate on; but if this committee is going to do its job and discharge its responsibility in a proper manner, I can see that additional time has to be allocated.

• 1750

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, may I say that in spite of what Mr. Mazankowski and Mr. Reid . . .

[Traduction]

transport du grain . . . Ce seront là des décisions très réelles, très pratiques.

Et encore:

Je pense que nous pouvons progresser rapidement et que, après la fête du Travail, nous pourrions nous arrêter pour voir où nous en sommes. Si nous avons alors besoin de plus de temps et que nous reconnaissons cette nécessité, nous devrions alors le réclamer. Sinon, nous ne le réclamerons pas. Je pense que, dans l'ensemble, notre Comité sait recourir à l'esprit d'entente dans son travail. Nous serons profondément divisés parfois et il faudra parfois procéder par vote, mais je crois que les choses vont se passer raisonnablement bien. Je serais en faveur de ne pas écarter la possibilité, à l'instar de la proposition de M. Mazankowski.

Et vous avez, monsieur le président, mis fin au débat avec les paroles suivantes:

Il me semble que le débat pourrait se terminer sur cette note positive. Je veux tout simplement dire à M. Mazankowski, qui a soulevé la question, que, à titre de président du Comité, je ferai assurément part de vos sentiments au ministre. J'aimerais dire à tous les membres du Comité que, lorsque nous avons commencé notre travail, nous en connaissions le cadre temporel et j'ai alors conclu l'entente avec le gouvernement, d'une certaine manière. Mais, quoi qu'il en soit, je pense qu'il convient de terminer sur la bonne note que nous a donnée M. Reid.

C'était vraiment dans cet esprit-là . . .

Le président: Je craignais qu'il rajoute quelque chose.

M. Mazankowski: C'était vraiment dans cet esprit-là que nous avons fait notification; nous prévoyions qu'il nous serait impossible de bien assimiler le projet de loi et de faire les modifications que nous avons faites depuis.

Je félicite d'ailleurs les fonctionnaires de leur collaboration et de leur bonne volonté, car ils nous ont aidés à formuler les amendements de manière à refléter l'orientation que nous cherchions à leur donner. Ils se sont montrés extrêmement patients et ils nous ont aidés à modifier le bill pour en faire une meilleure loi. Il y a eu des différences d'opinions, mais nous avons réussi à nous entendre sur un certain nombre de choses.

Monsieur le président, la situation est très claire. Nous en sommes à l'article 18. Nous ferons peut-être un peu de progrès ce soir, mais, même si nous siégeons 24 heures par jour, nous n'arriverons pas à terminer l'étude du projet de loi avant le lundi 12 septembre. Pour accomplir le travail qui nous a été confié, il nous faut absolument demander une prolongation de délai. Quant à savoir comment s'y prendre, vous pourrez peut-être nous le préciser; mais, pour que le Comité puisse faire le travail dont il a été chargé et le faire correctement, il faut absolument que les délais soient prolongés.

M. Benjamin: Je dois dire, monsieur le président, que nonobstant les observations de M. Mazankowski et de M. Reid . . .

[Text]

The Chairman: Just a minute now; I think we have heard from you once on this issue.

Monsieur Dubois.

M. Dubois: Monsieur le président, M. Benjamin dit que vous devriez peut-être faire un rapport à la Chambre sur la partie du projet de loi que nous avons adoptée. Je vous rappelle, monsieur le président, qu'il y a un précédent très, très récent; c'est celui du projet de loi C-653. M. Reid était avec nous à ce moment-là.

Mr. Neil: It is Bill C-651.

M. Dubois: Peut-être que c'est C-651; je ne me souviens pas du numéro. On avait essayé de faire un rapport à la Chambre. Nous disions: Eh bien voici, nous sommes à telle étape; nous voulons attendre quelque temps et ajourner jusqu'à ce que l'on puisse faire autre chose en ce qui concerne le projet de loi. Le Président de la Chambre a émis une opinion. C'est récent; je pense que c'est au mois de mai ou de juin. Elle disait que nous ne pouvions pas faire cela parce que le mandat d'un comité était de faire rapport du projet de loi une fois l'étude terminée. On ne pouvait pas faire un rapport intérimaire ou quelque chose de semblable. Je pense même que le président nous a cité cette décision il y a quelque temps.

The Chairman: I may have lost something in the translation, but she did not just give the opinion, she made a very firm ruling.

Mr. Dubois: Yes, that is right. So it is a ruling whereby she said that it is not possible for us to report a part or just ask for another situation.

Pour ce qui est du projet de loi, je pense, comme l'a dit M. Flis, que nous sommes partis d'assez loin il y a quelques jours et qu'on a fait du progrès. On doit continuer dans le même esprit, monsieur le président. Il y aurait peut-être lieu parfois d'écouter nos commentaires, tout en continuant à en faire sur certaines représentations qui nous ont été faites, ce qui nous permettrait de progresser rapidement. Peut-être que vers 22h00 ou 22h30, nous serons en mesure de nous dire: Eh bien, nous sommes capables de passer à travers le projet de loi d'ici quelques heures.

Je me rappelle une expérience que j'ai eue à titre de président d'un autre comité. Il s'agissait du projet de loi sur l'accès à l'information qui était un projet de loi très, très volumineux. Nous avons siégé très tard le soir, mais nous avons finalement réussi à passer ce projet de loi. Je pense que la chose n'est pas encore impossible à l'heure actuelle. Nous devrions, dans un esprit de collaboration, présenter nos amendements et peut-être faire des commentaires moins longs. Certains organismes agricoles nous ont fait des représentations et nous ont dit que certains éléments devaient être exposés; eh bien, qu'on les expose et qu'on vote ensuite.

Il y a eu des amendements de présentés des deux côtés de la table, des amendements que nous avons acceptés de ce côté-ci. Nous avons eu des amendements de l'Opposition officielle; nous avons eu des amendements du Nouveau parti démocratique. Dans un esprit de collaboration, nous avons discuté

[Translation]

Le président: Attendez; je crois que vous êtes déjà intervenu à ce sujet.

Mr. Dubois.

Mr. Dubois: Mr. Chairman, Mr. Benjamin says that you should perhaps report to the House on the sections of the bill that we have passed. I would remind you, Mr. Chairman, that there is a very, very recent precedent for this; I am referring to Bill C-653. Mr. Reid was with us at the time.

M. Neil: C'était le projet de loi C-651.

Mr. Dubois: It may well be Bill C-651; I do not remember the number. We tried to report to the House. We said that we had reached a certain stage and that we wanted to wait for a while and adjourn until something else could be done concerning the legislation. The Speaker of the House made a ruling. It is recent; I think it was handed down in May or June. She said that we could not do it because the committee's order of reference stated that we were to report the bill once consideration was completed. We could not submit an interim report or anything like that. I even think that the Chairman referred us to this decision some time ago.

Le président: Je n'ai peut-être pas bien compris l'interprétation, mais elle n'a pas fait qu'émettre une opinion; elle a rendu une décision catégorique.

M. Dubois: Oui, c'est exact. Elle a dit, dans sa décision, que nous ne pouvions pas renvoyer une partie du projet de loi ou demander que les modalités soient modifiées.

As for the bill, I think, as Mr. Flis said, that we had a lot of ground to cover when we started a few days ago and that we have made progress. We must continue in the same spirit, Mr. Chairman. It might sometimes be appropriate to shorten our comments while continuing to comment on representations that have been made to us; we could thus move along quickly. Perhaps by 10 or 10:30, we will be able to say: We will be able to get through the bill in the next few hours.

I remember an experience that I had as chairman of another committee. We were dealing with the Freedom of Information bill, which was very, very long. We sat until very late in the evening, but we finally managed to pass it. And I think that it is still possible for us. We should, in the spirit of co-operation, move our amendments and perhaps shorten our comments. Some agricultural organizations have made representations to the effect that certain aspects should be brought to light; let us do that and then vote.

Amendments have been presented by both sides, amendments that we on this side have accepted. We have had amendments from the Official Opposition and we have had amendments from the New Democratic Party. In the spirit of co-operation, we have freely discussed and accepted a number of amendments tabled by opposition parties.

[Texte]

librement et nous avons accepté plusieurs amendements des deux partis de l'opposition.

Je pense que l'on devrait continuer, monsieur le président. Je pense que l'on est capables de faire beaucoup de progrès. On verra vers 22h00 ou 22h30. Je pense que l'on va être capables de compléter cela. Merci.

• 1755

The Chairman: Just to lay one notion to rest, and Mr. Dubois just alluded to it, citation 783 in *Beauchesne*, fifth edition, says:

There is no authority that a committee of the House, when considering a bill, should report anything to the House except the bill itself.

Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I appreciate the words that Mr. Reid expressed a few days ago and appreciate what Mr. Mazankowski and our colleague and the government have had to say. Neither order of reference specifies the date. As you have reminded the committee, it was a committee decision to report the bill back September 12, but even if we were to sit all night tonight and with even more rapid dealing clause by clause and the amendments thereto than we have before, with only explanations of amendments and what not—and there will have to be some questioning of the officials—it is totally unrealistic to think that we could finish the bill tonight.

I would like to suggest, Mr. Chairman, that we have a new minister in just recent days. He knows what the committee has been through all summer. I am certain he will understand the task we are doing; he certainly expressed appreciation of the work the committee was doing when he was before us. He knows as well as we do how complex and large this bill is. I think he would understand and would accept . . .

Without having to do anything more than to continue our work tonight and again next week, hopefully we can have it all finished by next week on Friday morning. I do not know—but but continue our work.

Certainly the House will understand; our colleagues will understand; the minister will because I know he understands and appreciates the work we are doing and that it is not something you can do as quickly as you might on other pieces of legislation.

This committee and all other committees have taken much longer than we have on bills not as complex as this one, so I do not think this committee can be faulted on the score that we have been taking overly long when you consider the task in front of us.

So I think the minister will accept and agree that the committee should continue its work on clause-by-clause and report back as soon as we are finished. I think if you, Mr. Chairman, and other members of the committee would engage in discussions with the minister and anyone else who needs to be discussed with you would find that understanding when it is explained to them what we are doing and how far we have

[Traduction]

I think that we should continue, Mr. Chairman. I think that we can make a lot of progress. We will see at 10 or 10:30. I think that we will be able to complete it. Thank you.

Le président: Pour régler l'une des questions, dont M. Dubois vient de parler, je cite l'article 783 de la cinquième édition de *Beauchesne*:

Rien n'autorise un Comité de la Chambre saisi d'un projet de loi ou d'une proposition à faire rapport d'autre chose à la Chambre.

Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Je comprends, monsieur le président, ce qu'a dit M. Reid il y a quelques jours et je comprends aussi ce qu'ont dit M. Mazankowski, notre collègue et le gouvernement. Ni l'un ni l'autre des ordres de renvoi ne donne une date précise. Comme vous nous l'avez rappelé, c'est le Comité qui a décidé de renvoyer le projet de loi à la Chambre le 12 septembre; mais, même si nous pouvions siéger toute la nuit et accélérer l'étude article par article et l'étude des amendements, si nous nous limitons à expliquer les amendements et à interroger les fonctionnaires, il est tout à fait illusoire de s'imaginer qu'on puisse terminer ce soir.

Récemment, monsieur le président, un nouveau ministre a été nommé. Il sait ce que le Comité a fait depuis le début de l'été. Je suis certain qu'il comprend le travail que nous faisons; lorsqu'il a comparu devant le Comité, il a dit en être reconnaissant. Il sait aussi bien que nous que le bill est complexe et volumineux. Je crois qu'il comprendrait et qu'il accepterait . . .

Si nous ne faisons rien d'autre que de poursuivre nos travaux ce soir et la semaine prochaine, nous pourrions, espérons-le, tout terminer au plus tard vendredi prochain. Je ne le sais pas, mais poursuivons nos travaux.

La Chambre comprendra certainement; nos collègues comprendront; le ministre comprendra lui aussi parce que je sais qu'il comprend le travail que nous faisons et qu'il en reconnaît l'importance, et il sait que le projet de loi ne peut pas être adopté aussi rapidement que d'autres projets de loi peuvent l'être.

Le Comité et d'autres comités ont consacré beaucoup plus de temps à des projets de loi moins complexes que celui-ci; étant donné la tâche qui nous a été confiée, je ne crois pas qu'on puisse reprocher au Comité d'avoir pris trop de temps.

Je crois alors que le ministre acceptera et qu'il conviendra que le Comité doit poursuivre l'étude article par article et de renvoyer le projet de loi dès qu'il aura terminé. Si vous, monsieur le président, ainsi que les autres membres du Comité, parler au ministre et aux autres partis intéressés, si vous leur expliquez ce que nous faisons et si vous leur parlez des progrès que nous avons réalisés et du travail qu'il reste à faire, vous les

[Text]

gotten and what we are up against. I think the reasonableness can go beyond this committee.

The Chairman: I do not have anything more to say.

Mr. McKnight. I am sorry; Mr. Flis was first.

Mr. Flis: I will go after Mr. McKnight.

The Chairman: All right.

Mr. McKnight.

Mr. McKnight: Thank you, Mr. Chairman.

Not to dwell upon this, but to refresh our minds—and I do not think there is maybe much need of refreshing your mind because you have been in the Chair and guided us, with, I might say, a lot of skill and patience, to this point in our deliberations... —we are dealing with a 70-clause bill. To date about 50 to 60 amendments have been put forth, and we are at Clause 18. Several of those, by far the majority of them, have been accepted as amendments to this bill.

We have heard, Mr. Chairman, 210 witnesses before this committee. We received a total of 245 briefs, and there have been some coming in since. When we were travelling in the four points in Canada, Mr. Chairman, we sat for a total of 93 hours and 35 minutes, which I am sure one part of your anatomy continues to remind you of.

Mr. Chairman, we had 63 witnesses that requested specific amendments to this bill—not party amendments, not government amendments or NDP amendments or PC amendments. Mr. Chairman, we have now the total number of amendments and omissions that have been submitted to us; 42 omissions have been pointed out in the bill by witnesses that appeared before us. The witnesses proposed a total of some 317 amendments to the bill; a total of 359 changes in this bill, Mr. Chairman. We have heard from Crown corporations, agencies of the government, the Canadian Wheat Board, the Vancouver Port Authority, British Columbia Railway, which is provincial, all of whom who are not happy with this bill. We have heard from the Government of Manitoba, the Government of Saskatchewan, the Government of Alberta, the Government of British Columbia and the Government of Quebec, all of whom are not happy with the bill as it was drafted.

• 1800

Mr. Chairman, when the new minister came before us—and I think I am correct—we heard that the entire Clause 4 will be rewritten at the government's request, which means that we enter report stage without the knowledge of what that entire clause of this bill will be. Members, other than the government side, wishing to put forward amendments in my understanding will have only 48 hours to do that in report stage. We will be severely limited as to knowledge of what the government will be introducing, unless it is introduced in that time period.

On all sides of this committee I think we have shown a great deal of tolerance and understanding, indeed a willingness to try to make of a bill that a lot of us see as imperfect a bill that will better serve the people of Canada.

[Translation]

trouverez compréhensifs. Il n'y a pas que les membres du Comité qui puissent être raisonnables.

Le président: Je n'ai rien à ajouter.

Monsieur McKnight. Je regrette; d'abord monsieur Flis.

M. Flis: Je prendrai la parole après M. McKnight.

Le président: D'accord.

Monsieur McKnight.

M. McKnight: Merci, monsieur le président.

Je ne veux pas trop insister là-dessus, mais je vous rappelle—même si ce n'est pas vraiment nécessaire, car, en tant que président, vous nous avez mené jusqu'ici avec beaucoup de compétence et de patience—je vous rappelle donc que le bill que nous étudions comporte 70 articles. Nous sommes rendus à l'article 18 et, jusqu'ici, entre 50 et 60 amendements ont été déposés. Plusieurs d'entre eux, voire la grande majorité, ont été acceptés.

Le Comité a entendu 210 témoins. Nous avons reçu, en tout, 245 mémoires et nous en recevons toujours. Nous avons voyagé, monsieur le président, aux quatre points cardinaux du Canada. Nous avons siégé pendant 93 heures et 35 minutes—je suis certain qu'il y a une partie de votre corps qui ne vous le laisse pas oublier.

Des témoins que nous avons entendus, monsieur le président, 63 ont demandé des amendements précis; et il ne s'agit pas là d'amendements proposés par le gouvernement, par les Conservateurs ou par les NPD. Nous avons fait le total, monsieur le président, des amendements qui nous ont été proposés et des lacunes qui nous ont été signalées; les témoins qui ont comparu devant le Comité ont identifié 42 lacunes. Les témoins ont proposé quelque 317 amendements, ce qui porte à 359 le nombre total de modifications proposées. Des sociétés de la Couronne, des organismes gouvernementaux, la Commission canadienne du blé, l'administration du port de Vancouver, la *British Columbia Railway*, qui relève de la province, nous ont tous fait savoir qu'ils n'aiment pas le projet de loi. Les gouvernements du Manitoba, de la Saskatchewan, de l'Alberta, de la Colombie-Britannique et du Québec nous ont tous fait savoir qu'ils n'aiment pas le projet de loi tel que libellé.

Lorsque le nouveau ministre a comparu devant le Comité—et je ne crois pas me tromper—on nous a dit qu'à la demande du gouvernement, l'article 4 sera reformulé, ce qui veut dire que nous commencerons l'étape du rapport sans avoir le libellé définitif de l'article. Si je comprends bien, à l'étape du rapport, les députés de l'opposition qui voudraient proposer des amendements n'auront que quarante-huit heures pour le faire. À moins que ce ne soit précisé au cours de cette période-là, nous n'aurons aucune idée de ce que le gouvernement va proposer.

Je crois que les membres du Comité, de quelque parti qu'ils soient, ont fait preuve de tolérance et de compréhension; nous avons tous cherché à faire du projet de loi—qui, pour beau-

[Texte]

Mr. Chairman, I am sure you are aware of most of these facts, but I think it is important that we consider what we have accomplished, which I think is a great deal, and what we could continue to accomplish if the committee is in some way allowed to continue the examination of this bill in a reasoned and rational manner. I would suggest to my colleague on the other side that reasoned and rational is not as was experienced in the committee he was discussing. There are probably 103 Conservative members of Parliament here, ready for tomorrow, and we could run a hell of a platoon.

The Chairman: Mr. Flis.

Mr. Flis: Thank you, Mr. Chairman.

I think we have identified the problem. When you have a problem such as this, I think we have to sort of exercise self-discipline, and by self-discipline I mean the discipline of the committee.

May I make a suggestion, Mr. Chairman? We on this side would certainly like to caucus for about half an hour on this topic. I am wondering if the opposition would like to do the same. Maybe while we are caucusing we could address two basic problems—one, how can we speed up the process? It was already pointed out where we are and how many clauses are left, and knowing that, knowing the time bind we are in, then we have to practise self-discipline. How can we do this? It may be in our caucus; let us address that. It may be that sharing the amendments we are going to put forward for this weekend would be one way, so that we can study them and make suggestions, etc.

Another question that I think maybe we should look at in our caucuses is how much more time do we need. What is a reasonable time? Can we do it in a day? Can we do it by meeting all day Monday, for example? So if we address those two questions, how much more time do we need and how can we speed up the process, because I think we can... No one likes to; I think we would like as much time as we can to debate. But when we know the time limit we are in, then we have to practise this self-discipline.

The other thing we have to remind ourselves about is that we have other responsibilities. It was announced a few days ago... and we have three potential ministers sitting across from us. I am sure, come the first day of the opening of the House, they will find themselves facing great responsibilities. We on this side also have other responsibilities that have been neglected for almost two months over the summer.

This is a very important bill. Next to the Constitution I think it is probably the most important one.

• 1805

If you look at the time Gilson spent on this, the former Minister of Transport, this committee—I think we probably

[Traduction]

coup de nous, est inadéquat—une loi qui serve les intérêts des Canadiens.

Je suis certain, monsieur le président, que vous êtes au courant de tout cela, mais je crois qu'il est important de penser à ce que nous avons accompli—et je crois que nous avons beaucoup accompli—et à ce que nous pourrions accomplir si le Comité pouvait poursuivre l'étude du projet de loi d'une manière raisonnée et rationnelle. Je signale à mon collègue du côté opposé que le comité qu'il a mentionné ne poursuivait pas ses travaux de manière raisonnée et rationnelle. Il y a probablement 103 députés conservateurs à qui l'on pourrait faire appel demain et cela ferait une sacrée équipe.

Le président: Monsieur Flis.

M. Flis: Merci, monsieur le président.

Nous avons, je crois, identifié le problème. Lorsque nous avons un problème de ce genre, nous devons nous discipliner, c'est-à-dire le Comité doit se discipliner.

Puis-je faire une proposition, monsieur le président? Les députés de mon parti voudraient prendre une demi-heure pour discuter de la question entre eux. Les députés de l'opposition voudraient peut-être faire de même. Nous pourrions peut-être discuter des deux problèmes fondamentaux: premièrement, comment accélérer l'étude du projet de loi? On nous a déjà rappelé où nous en sommes déjà rendus et combien d'articles il nous reste à étudier et, à la lumière de cela, étant donné que nous n'avons pas beaucoup de temps, il faut que nous nous disciplinions. Comment faire? Que les députés de chaque parti en discutent entre eux; on aura peut-être la réponse. Il se peut que nous y arrivions en partageant, avec les députés des autres partis, les amendements que nous avons l'intention de proposer, pour que nous puissions les étudier en fin de semaine et faire des propositions.

Chaque groupe devrait aussi parler du temps qu'il nous faudrait pour terminer nos travaux. Qu'est-ce qui sera raisonnable? Peut-on tout faire en une journée? Pourrait-on y arriver en siégeant toute la journée du lundi? Si nous pouvions discuter de ces deux questions, à savoir combien de temps il nous faudrait et comment accélérer les choses, je crois que nous pourrions... Personne n'aime cela; nous aimerions pouvoir prendre tout le temps que nous voudrions. Mais, puisque le temps est limité, nous devons nous discipliner.

Il faut aussi nous rappeler que nous avons d'autres responsabilités. On a annoncé il y a quelques jours... et il y a trois de nos collègues en face qui pourraient un jour être ministres. Je suis certain que, dès l'ouverture de la Chambre, ils auront, eux aussi, énormément de responsabilités. De notre côté, nous avons aussi des responsabilités que nous négligeons depuis le début de l'été.

Ce projet de loi est d'une grande importance. Le plus important de tous, à part la Constitution.

Si vous considérez le temps qui a été consacré à la question par Gilson, par l'ancien ministre des Transports et par le

[Text]

have spent as much time, if not more, as the Constitution committee.

Having invested all of that time and energy in it, let us not blow it now. Let us bring this bill to the best state possible when we bring it to the House. With that self-discipline I think we can do it; but I on this side would like to caucus, and then maybe, if I could recommend further, Mr. Chairman, to call a steering committee meeting at about 7.00 p.m. or 7.15 p.m. After we have discussed it in our caucuses, can we meet in a steering committee and then the steering committee bring in definite recommendations that we could pass right after the dinner hour?

The Chairman: Mr. Mazankowski, and then I am going to make an observation or two and adjourn for lunch. If the committee wishes, they can continue the discussion after lunch.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I would just like to ask Mr. Flis: What is the rush? Why do we have to get this through in one day, or tonight? I understand that the House is going into session on Monday. There are at least two or three other pieces of legislation on the Order Paper that are going to be considered.

The parliamentary secretary says let us not blow it. I say to him let us not blow it by imposing another artificial timeframe which will restrict our ability to discharge that wonderful challenge that was thrown out by the new Minister of Transport challenging the committee to rewrite the bill and to do all those things and to expose all those things that were deficient.

If the bill is of second importance only to the Constitution, then, by golly, this committee certainly has not done justice to it if we are going to go through the thing on a clause-by-clause basis, as we have in pretty thorough form. We have had, as I said earlier, the excellent co-operation of the officials and other groups who have a direct and related interest.

Mr. Chairman, we became involved in this whole exercise simply because it was a self-imposed timeframe. We have been involved in marathon sessions which are really ridiculous. It has been a gruelling exercise for all of us. I am surprised that we have not had more outbursts than the one that the honourable parliamentary secretary engaged in earlier today because it is only natural that tempers become frayed from time to time and patience grows thin.

Mr. Flis: [*Inaudible—Editor*] ... by certain members opposite, Mr. Chairman. That is why the outburst.

The Chairman: Hold on. Let us not have any more of them, at least not now.

Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: I implore members on the other side not to put us in another strait-jacket, not to impose another artificial timeframe.

I can tell you that from my standpoint we will try to go through this exercise in an orderly way, in a constructive way, in a deliberate way with one purpose in mind, and that purpose is to try to improve this measure and try to make it a more

[Translation]

Comité—nous avons probablement pris autant de temps, sinon plus, que le Comité de la Constitution.

Nous y avons investi énormément de temps et d'énergie et il faut faire attention pour ne pas tout gâcher. Faisons notre possible pour perfectionner le projet de loi avant qu'il ne soit déposé à la Chambre. En faisant preuve de discipline, je crois que nous y arriverons; je voudrais que les députés de mon parti se réunissent en caucus et que le Comité directeur se réunisse à 19h00 ou à 19h15. Après en avoir discuté en caucus, le Comité directeur peut-il se réunir et faire des recommandations que nous pourrions adopter après le dîner?

Le président: Je donne la parole à M. Mazankowski, je fais quelques observations et je lève la séance. Si le Comité le veut, on peut poursuivre le débat après l'ajournement.

M. Mazankowski: Je voudrais demander à M. Flis pourquoi il est si pressé. Pourquoi faudrait-il adopter le projet de loi aujourd'hui ou ce soir? Je crois comprendre que la Chambre reprend ses travaux lundi. Il y a, au *Feuilleton*, au moins deux ou trois autres projets de loi qui devront être étudiés.

Le secrétaire parlementaire nous dit de ne pas tout gâcher. Et moi je lui réponds qu'il ne faut pas tout gâcher en imposant des échéances qui nous empêcheraient de relever le gant qui a été lancé par le ministre des Transports, qui nous a mis au défi de reformuler le projet de loi et d'exposer ses lacunes.

S'il n'y a que la Constitution qui soit plus important que ce projet de loi, le Comité ne lui aura certainement pas rendu justice si nous ne l'examinions pas article par article de façon approfondie, comme nous l'avons fait jusqu'ici. Comme j'ai dit tout à l'heure, les fonctionnaires et les autres groupes intéressés se sont montrés extrêmement serviables.

Nous avons accepté de participer à cette entreprise parce que c'est nous qui avons décidé de l'échéancier. Nous avons participé à des séances marathon qui sont parfaitement ridicules. Cela a été très dur pour tout le monde. Je suis étonné qu'il n'y ait pas eu plus de crises comme celle qu'a faite aujourd'hui l'honorable secrétaire parlementaire, car il est normal que les gens deviennent susceptibles et qu'on commence à manquer de patience.

M. Flis: [*inaudible—éditeur*] ... par certains députés de l'autre côté, monsieur le président. C'est pourquoi j'ai fait une crise.

Le président: Faites attention. On ne veut plus de crises, du moins pas pour le moment.

Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Je supplie les députés de l'autre côté de ne pas nous mettre au carcan, de ne pas nous imposer encore des délais artificiels.

Je vous assure, pour ma part, que nous tenterons de terminer l'étude de manière ordonnée, constructive, et circonspecte, en gardant toujours à l'esprit notre objectif, à savoir d'améliorer

[Texte]

palatable and acceptable bill, particularly for those people whom it is destined to serve.

So, Mr. Chairman, I simply implore the members on the opposite side: if they suggest that this committee will do justice by attempting to ram through 50 clauses of this bill in a night or a day or a day and a half, I say to you, with respect, Mr. Parliamentary Secretary, you are going to blow it.

The Chairman: I said I would make an observation or two, and I will do that very briefly.

Members know that I had plans for next week, but I suppose those plans can be cancelled. There are some things that are more important than others.

I think the idea of a steering committee meeting is a good one. Unfortunately, I will not be able to be here tonight for personal reasons.

Mr. Mazankowski: We cannot have a steering committee meeting without the chairman.

• 1810

The Chairman: Well, we have a vice-chairman.

I make the observation as well that there are two other stages to this bill—namely, report stage and third reading. I suppose if there is a better bill presented it will go through the House quicker in those two stages, although I do not know if there is any guarantee of that or not. Perhaps if the spokesmen for the various parties could talk to their House Leaders and get some understanding on those two stages, it might help. I am only throwing that out as a suggestion. I suppose the debate that is not held in committee will be held at report stage, where there will be 282 members speaking instead of 10 or 12.

I leave it in the hands of the committee, and we adjourn for dinner. The committee will resume at 7.30 p.m.

[Traduction]

le projet de loi et le rendre plus acceptable à ceux qu'il doit servir.

Je supplie donc, monsieur le président, les députés de l'autre côté. S'ils croient que le Comité rendra justice au projet de loi en adoptant 50 articles en une nuit, une journée ou une journée et demie, je vous dis, sauf votre respect, monsieur le secrétaire parlementaire, que vous allez tout gâcher.

Le président: J'ai dit que je ferais une observation ou deux et je le ferai très brièvement.

Les députés savent que j'avais des projets pour la semaine prochaine, mais je suppose qu'ils pourront être annulés. Il y a des choses qui sont plus importantes que d'autres.

Je crois que c'est une bonne idée que le Comité directeur se réunisse. Malheureusement, je ne pourrai pas, pour des raisons personnelles, être là ce soir.

M. Mazankowski: Le Comité directeur ne peut pas se réunir sans que le président soit présent.

Le président: Il y a toujours le vice-président.

Je vous signale également que l'étude du bill comporte deux autres étapes: l'étape du rapport et la troisième lecture. Je suppose que si l'on améliore le projet de loi, ces deux autres étapes iront plus vite, mais je ne sais pas dans quelle mesure c'est certain. Les représentants des partis pourraient peut-être parler à leur leader à la Chambre pour qu'on s'entende à propos des deux autres étapes; ce serait peut-être utile. Ce n'est qu'une suggestion. Je suppose que si le débat ne se prolonge pas en comité, il se prolongera à l'étape du rapport, car il y aurait 282 députés qui voudront prendre la parole, au lieu de 10 ou 12.

Je vous laisse réfléchir à tout cela et je lève la séance pour l'heure du dîner. Le Comité reprend ses travaux à 19h30.

From the Department of Transport:

Mr. Denis Lefebvre, General Counsel.

From the Grain Transportation Authority (Winnipeg):

Mr. J.E. McCannell, Acting Grain Transportation Co-ordinator.

Du ministère des Transports:

M. Denis Lefebvre, avocat-conseil général.

De l'administration du transport des céréales (Winnipeg):

M. J.E. McCannel, coordonnateur suppléant transport des céréales.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

At 9:00 a.m.:

From the Ministry of State for Economic Development:

Mr. Arthur Kroeger, Secretary.

From the Department of Transport:

Mr. Mike Farquhar, Director General, Railway & Grain
Transportation;

Mr. Denis Lefebvre, General Counsel.

From the Grain Transportation Authority:

Mr. Paul Earl, Assistant Co-ordinator, Systems.

From the Canadian Transport Commission:

Mr. D.C. Hackston, Executive Director, Traffic and Tariffs.

At 1:30 p.m.:

From the Ministry of State for Economic Development:

Mr. Arthur Kroeger, Secretary.

From the Canadian Transport Commission:

Mr. D.C. Hackston, Executive Director, Traffic and Tariffs;

Mr. John Heads, Executive Director, Railway Transport
Committee.

(Continued on the previous page)

A 9h00:

Du département d'État au développement économique:

M. Arthur Kroeger, secrétaire.

Du ministère des Transports:

M. Mike Farquhar, directeur général, transport ferroviaire
et transport des céréales;

M. Denis Lefebvre, avocat-conseil général.

De l'administration du transport des céréales:

M. Paul Earl, coordonnateur adjoint, systèmes.

De la Commission canadienne des Transports:

M. D.C. Hackston, directeur exécutif, transport et tarifs.

A 13h30:

Du département d'État au développement économique:

M. Arthur Kroeger, secrétaire.

De la Commission canadienne des Transports:

M. D.C. Hackston, directeur exécutif, transport et tarifs;

M. John Heads, directeur exécutif, Comité du transport
ferroviaire.

(Suite à la page précédente)

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 129

Thursday, September 8, 1983

Chairman: Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 129

Le jeudi 8 septembre 1983

Président: Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

Transport

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transports

RESPECTING:

Bill C-155, An Act to facilitate the transportation,
shipping and handling of western grain and to amend
certain Acts in consequence thereof

CONCERNANT:

Projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport,
l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et
modifiant certaines lois en conséquence

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the
Thirty-second Parliament, 1980-81-82-83

Première session de la
trente-deuxième législature, 1980-1981-1982-1983

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Robert Bockstael

MEMBERS/MEMBRES

Les Benjamin
Jean-Guy Dubois
Jesse Flis
Charles Mayer
Don Mazankowski
Bill McKnight
Marcel Ostiguy
John Reid—(10)

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Maurice A. Dionne

Vice-président: Robert Bockstael

ALTERNATES/SUBSTITUTS

Vic Althouse
Rolland Dion
Gaston Gourde
Bert Hargrave
Bernard Loiselle
Jack Murta
Doug Neil
Alain Tardif
Claude Tessier
Charles Turner—(10)

(Quorum 6)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, SEPTEMBER 8, 1983
(195)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 7:40 o'clock p.m. this day, the Vice-Chairman, Mr. Bockstael presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Bockstael, Benjamin, Dubois, Flis, Mayer, Mazankowski, McKnight and Reid (*Kenora—Rainy River*).

Alternates present: Messrs. Althouse, Dion (*Portneuf*), Hargrave, Neil and Tardif.

Other Members present: Messrs. Elzinga and Shields.

In attendance: Mr. Keith Thompson, Senior Counsel, Canadian Transport Commission and Mr. John Christopher, Research Officer, Library of Parliament.

Witnesses: From the Ministry of State for Economic Development: Mr. Arthur Kroeger, Secretary. *From the Department of Transport:* Mr. Denis Lefebvre, General Counsel. *From the Grain Transportation Authority (Winnipeg):* Mr. J.E. McCannel, Acting Grain Transportation Coordinator.

The Committee resumed consideration of Bill C-155, An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof.

The Committee resumed consideration of Clause 18.

Mr. Mazankowski moved,—That Clause 18 be amended by adding after the word “report” in line 46, on page 8, the following thereto:

“twice a year”

and adding after the number 21; and, in line 4, on page 9, the following thereto:

“The Minister shall cause such reports to be laid before Parliament within fifteen days after receipt thereof, or if Parliament is not then sitting, on any of the first fifteen days next thereafter that Parliament is sitting, and all such reports will stand permanently referred to any Committee of Parliament established for the purpose of reviewing matters relating to transportation; and”

The question being put on the said proposed amendment, it was agreed to.

The question being put on subparagraph 18(1)(f), it was agreed to.

The question being put on subparagraph 18(1)(g), it was agreed to on division.

Mr. Neil moved,—That Clause 18 be amended by deleting the semicolon and the word “and” after the word “thereunder” in line 18, on page 9, and adding the following thereto:

“and the Minister shall cause such reports to be laid before Parliament within fifteen days after receipt thereof, or if Parliament is not then sitting, on any of the first fifteen days next thereafter that Parliament is sitting,

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 8 SEPTEMBRE 1983
(195)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 19h40 sous la présidence de M. Bockstael, (vice-président).

Membres du Comité présents: MM. Bockstael, Benjamin, Dubois, Flis, Mayer, Mazankowski, McKnight et Reid (*Kenora—Rainy River*).

Substituts présents: MM. Althouse, Dion (*Portneuf*) Hargrave, Neil et Tardif.

Autres députés présents: MM. Elzinga et Shields.

Aussi présents: M. Keith Thompson, avocat conseil principal, Commission canadienne des transports, M. John Christopher, Attaché de recherche, Bibliothèque du Parlement.

Témoins: Du département d'État au Développement économique: M. Arthur Kroeger, secrétaire. *Du ministère des Transports:* M. Denis Lefebvre, avocat conseil général. *De l'Administration du transport des grains (Winnipeg):* M. J.E. McCannel, coordonnateur suppléant du transport des grains.

Le Comité reprend l'étude du projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence.

Le Comité reprend l'étude de l'article 18.

M. Mazankowski propose,—Que l'article 18 soit modifié par l'insertion après le mot «rapport» à la ligne 41, page 8 de ce qui suit:

«deux fois par an»

et par l'adjonction, après le chiffre 21, à la ligne 46, page 8 de ce qui suit:

«Et le ministre fait déposer les rapports qu'il reçoit devant le Parlement, dans les quinze jours qui suivent leur réception ou, s'ils sont reçus pendant une intersession, au cours des quinze premiers jours de la session suivante, lesquels rapports sont renvoyés en permanence au Comité parlementaire chargé d'examiner les questions relatives au transport;»

Ledit amendement proposé, mis aux voix, est adopté.

L'alinéa 18(1)f), mis aux voix, est adopté.

L'alinéa 18(1)g), mis aux voix, est adopté à la majorité.

M. Neil propose,—Que l'article 18 soit modifié par l'adjonction après le mot «titre»; à la ligne 13, page 9, de ce qui suit:

«et le ministre fait déposer les rapports qu'il reçoit devant le Parlement, dans les quinze jours qui suivent leur réception ou, s'ils sont reçus pendant une intersession, au cours des quinze premiers jours de la session suivante,

and all such reports will stand permanently referred to any Committee of Parliament established for the purpose of reviewing matters relating to transportation; and”

The question being put on the said proposed amendment, it was agreed to.

The question being put on subclause 2, as amended, it was agreed to.

And the question being put on Clause 18, as amended, it was carried on division.

On Clause 19.

Mr. Benjamin moved,—That Clause 19 be amended by adding immediately after line 35, on page 9, the following new subclause (3) thereto:

“(3) The provisions of this Act respecting the duties and functions of the Administrator do not restrict the powers of the Canadian Wheat Board under the Canada Wheat Board Act respecting the implementation and administration of the quota system and the allocation of railway cars for the movement of grain, and such powers shall not be transferred by the Governor in Council from the Canadian Wheat Board to any other agency of the Government of Canada.”

The Chairman ruled the said proposed amendment out of order on the grounds that it was attempting to amend section 97(b) of the Canada Grain Act. According to the rules of the House an amendment may not amend a statute which is not before the Committee.

Mr. Benjamin moved,—That Clause 19 be amended by adding immediately after line 35, on page 9, the following new subclause (3) thereto:

(3) “The provisions of this part respecting the duties and functions of the Administrator do not restrict the powers of the Canadian Wheat Board under the Canadian Wheat Board Act respecting the implementation of the quota system and the allocation of railway cars for the movement of grain.”

After debate thereon, by unanimous consent, Mr. Benjamin withdrew his amendment.

Mr. McKnight moved,—That Clause 19 be amended by adding after line 35, on page 9, a new subclause (3) thereto:

“(3) The provisions of this Part respecting the duties and functions of the Administrator do not restrict the powers of the Canadian Wheat Board under the Canadian Wheat Board Act to make available the quantities and types of grain necessary to achieve sales commitments on behalf of, and in the interests of producers.”

After debate thereon, Mr. Flis moved an amendment to the amendment by deleting the words “to make available the quantities and types of grain necessary to achieve sales commitments on behalf of, and in the interests of producers” and substituting the following therefor:

“respecting the purchasing and selling of grain”

lesquels rapports sont renvoyés en permanence au Comité parlementaire chargé d'examiner les questions relatives au transport;»

Ledit amendement proposé, mis aux voix, est adopté.

Le paragraphe 2 modifié, mis aux voix, est adopté.

L'article 18 modifié, mis aux voix, est adopté à la majorité.

Quant à l'article 19.

M. Benjamin propose,—Que l'article 19 soit modifié par l'adjonction, après la ligne 29, à la page 9, du nouveau paragraphe (3) suivant:

«(3) Les dispositions de la présente loi relatives aux fonctions de l'administrateur ne portent pas préjudice aux pouvoirs que la Commission canadienne du blé tient de la Loi sur la Commission canadienne du blé pour la mise en oeuvre et l'administration du système de contingentement et l'affectation des wagons pour les mouvements du grain, lesquels pouvoirs ne peuvent être enlevés à la Commission canadienne du blé et transférés à un autre organisme du gouvernement du Canada par le gouverneur en conseil.»

Le président déclare que ledit amendement proposé est irrecevable car il correspondrait à une tentative de modifier l'article 97b) de la Loi canadienne sur les grains. Conformément au Règlement de la Chambre un amendement ne peut modifier une loi qui ne fait pas l'objet d'une étude devant le Comité.

M. Benjamin propose,—Que l'article 19 soit modifié par l'adjonction, après la ligne 29, à la page 9 du nouveau paragraphe (3) suivant:

«(3) Les dispositions de la présente loi relatives aux fonctions de l'administrateur ne portent pas préjudice aux pouvoirs que la Commission canadienne du blé tient de la loi sur la Commission canadienne du blé pour la mise en oeuvre et l'administration du système de contingentement et l'affectation des wagons pour les mouvements du grain.»

Après débat, du consentement unanime, M. Benjamin retire son amendement.

M. McKnight propose,—Que l'article 19 soit modifié par l'adjonction, après la ligne 29, à la page 9, du nouveau paragraphe (3) suivant:

«(3) Les dispositions de la présente loi relatives aux fonctions de l'administrateur ne portent pas préjudice aux pouvoirs que la Commission canadienne du blé tient de la loi sur la Commission canadienne du blé pour trouver aux fins d'expédition les quantités et les espèces de grain nécessaires à la réalisation de ventes au profit des producteurs et conformes à leurs intérêts.»

Après débat, M. Flis propose un sous-amendement de remplacer les mots suivants «pour trouver aux fins d'expédition les quantités et les espèces de grain nécessaires à la réalisation de ventes au profit des producteurs et conformes à leurs intérêts» par ce qui suit:

«en matière d'achat et de vente du grain»

After debate thereon, the question being put on the said proposed amendment to the amendment, it was, agreed to on the following division:

YEAS	
Messrs.	
Dubois	Reid (<i>Kenora—Rainy River</i>)
Dion (<i>Portneuf</i>)	Tardif—5
Flis	

NAYS	
Messrs.	
Benjamin	McKnight
Mazankowski	Neil—4

Mr. Benjamin moved an amendment to the amendment, as amended, by deleting the period after the word "grain" and adding the following thereto:

"and for greater clarity, the Administrator's powers shall not restrict the powers of the Canadian Wheat Board under the Canadian Wheat Board Act to establish quotas and to allocate cars in order to meet sales commitments."

After debate thereon, the question being put on the said proposed amendment to the amendment, it was negatived on the following division:

YEAS	
Messrs.	
Benjamin	Mazankowski
Mayer	Neil—4
NAYS	
Messrs.	
Dion (<i>Portneuf</i>)	Reid (<i>Kenora—Rainy River</i>)
Dubois	Tardif—5
Flis	

The question being put on the amendment, as amended, it was agreed to on division.

Clause 19, as amended, was carried on division.

Consideration of Bill C-155 was interrupted.

Mr. Flis moved,—That notwithstanding the resolution adopted by the Committee on Tuesday, June 28, 1983, the deadline for the submission of its report to the House be extended from September 12, 1983, to September 15, 1983.

And debate arising thereon;

Mr. Neil moved an amendment thereto by deleting all the words after "extended" and substituting the following therefor:

"until the work of the Committee is completed or until a date has been agreed upon by the House Leaders."

After debate thereon, the question being put on the said proposed amendment, it was, by a show of hands, negatived: Yeas: 4; Nays: 5.

Après débat, ledit sous-amendement proposé, mis aux voix, est adopté de la façon suivante:

POUR	
Messieurs	
Dubois	Reid (<i>Kenora—Rainy River</i>)
Dion (<i>Portneuf</i>)	Tardif—5
Flis	

CONTRE	
Messieurs	
Benjamin	McKnight
Mazankowski	Neil—4

M. Benjamin propose un sous-amendement modifié en supprimant le point après le mot «grain» et en ajoutant ce qui suit:

«et pour être plus clair, les fonctions de l'administrateur ne portent pas préjudice aux pouvoirs que la Commission canadienne du blé tient de la Loi sur la Commission canadienne du blé pour établir des contingentements et affecter des wagons afin de satisfaire aux engagements de vente.»

Après débat, ledit sous-amendement proposé, mis aux voix, est rejeté de la façon suivante:

POUR	
Messieurs	
Benjamin	Mazankowski
Mayer	Neil—4
CONTRE	
Messieurs	
Dion (<i>Portneuf</i>)	Reid (<i>Kenora—Rainy River</i>)
Dubois	Tardif—5
Flis	

L'amendement modifié, mis aux voix, est adopté à la majorité.

L'article 19 modifié, est adopté à la majorité.

L'étude du projet de loi C-155 est interrompue.

M. Flis propose,—Que, nonobstant, la résolution adoptée par le Comité le mardi 28 juin 1983, la date limite de la remise de son rapport à la Chambre soit reporté du 12 septembre 1983 au 15 septembre 1983.

Le débat s'engage par la suite;

M. Neil propose un amendement visant à supprimer tous les mots suivants: «reporté» et en les remplaçant par ce qui suit:

«jusqu'à ce que les travaux du Comité soient terminés ou jusqu'à ce qu'une date ait été arrêtée et adoptée par les leaders de la Chambre».

Après débat, ledit amendement proposé, mis aux voix, est rejeté par un vote à main levée par cinq voix contre quatre.

Mr. Mazankowski moved an amendment thereto by deleting the date "September 15, 1983" and substituting the following therefor:

"September 30, 1983"

After debate thereon, the question being put on the said proposed amendment, it was, by a show of hands, negatived: Yeas: 4; Nays: 5.

Mr. McKnight moved an amendment thereto by deleting the date "September 15, 1983" and substituting the following therefor:

"September 29, 1983"

After debate thereon, the question being put on the said proposed amendment, it was, negatived on the following division:

YEAS

Messrs.

Benjamin
Mayer

Mazankowski
McKnight—4

NAYS

Messrs.

Dion (*Portneuf*)
Dubois
Flis

Reid (*Kenora—Rainy River*)
Tardif—5

Mr. Benjamin moved an amendment thereto by deleting all the words after "extended" and substituting the following therefor:

"That the Committee meet at the proposed times on Monday and Tuesday next and additional time, if any, be subject to negotiations by the House Leaders."

And debate arising thereon;

At 11:40 o'clock p.m., the sitting was suspended.

At 11:52 o'clock p.m., the sitting resumed.

Midnight

The Committee resumed debate on the amendment of Mr. Benjamin, which is as follows:

"That the Committee meet at the proposed times on Monday and Tuesday next and additional time, if any, be subject to negotiations by the House Leaders."

The question being put on the said proposed amendment, it was, by a show of hands, negatived: Yeas: 4; Nays: 5.

Mr. Dubois moved an amendment thereto by adding after the date "September 15, 1983" the following therefor:

"in order to allow the three House Leaders the opportunity to negotiate the extension of the above deadline, if necessary"

After debate thereon, the question being put on the said proposed amendment, it was, by a show of hands, agreed to: Yeas: 5; Nays: 4.

M. Mazankowski propose un amendement en remplaçant la date «le 15 septembre 1983» par ce qui suit:

«le 30 septembre 1983»

Après débat, ledit amendement proposé, mis aux voix, est rejeté par un vote à main levée par cinq voix contre quatre.

M. McKnight propose un amendement en remplaçant la date «le 15 septembre 1983» par ce qui suit:

«le 29 septembre 1983»

Après débat, ledit amendement proposé, mis aux voix, est rejeté de la façon suivante:

POUR

Messieurs

Benjamin
Mayer

Mazankowski
McKnight—4

CONTRE

Messieurs

Dion (*Portneuf*)
Dubois
Flis

Reid (*Kenora—Rainy River*)
Tardif—5

M. Benjamin propose un amendement visant à remplacer tous les mots après «reporté» par ce qui suit:

«Que le Comité se réunisse aux heures prévues les lundi et mardi prochains et à toutes autres date et heure additionnelles s'il y a lieu, sous réserve de négociations de la part des leaders de la Chambre.»

Le débat s'engage par la suite.

A 11h40, le Comité suspend ses travaux.

A 11h52, le Comité reprend ses travaux.

Minuit.

Le Comité reprend le débat sur l'amendement de M. Benjamin qui se lit comme suit:

«Que le Comité se réunisse aux heures prévues les lundi et mardi prochains et à toutes autres date et heure additionnelles s'il y a lieu, sous réserve de négociations de la part des leaders de la Chambre.»

Ledit amendement, mis aux voix, est rejeté par un vote à main levée par cinq voix contre quatre.

M. Dubois propose un amendement visant à ajouter après la date «le 15 septembre 1983» ce qui suit:

«dans le but de permettre aux trois leaders de la Chambre de négocier le prolongement de la date limite susmentionnée s'il y a lieu»

Après débat, ledit amendement proposé, mis aux voix est adopté par un vote à main levée par cinq voix contre quatre.

Mr. McKnight moved an amendment to the motion, as amended, by deleting the date "September 15, 1983" and substituting the following therefor:

"October 1, 1983"

and deleting the words "of the above deadline, if necessary"

After debate thereon, Mr. McKnight withdrew his amendment.

Mr. Reid (*Kenora—Rainy River*) moved an amendment to the motion as amended by deleting the words "from September 12, 1983" to "September 15, 1983" and the word "above" after the words "extension of the" by substituting the following therefor:

"previous"

The question being put on the said proposed amendment, it was agreed to.

And the question being put on the motion, as amended, it was agreed to.

During the course of the meeting, Mr. Thompson, Committee Adviser, and the witnesses, answered questions.

At 12:55 o'clock a.m., the Committee adjourned until 3:30 o'clock p.m., September 12, 1983.

M. McKnight propose un amendement à la motion modifiée en remplaçant la date «le 15 septembre 1983» par ce qui suit:

«le premier octobre 1983»

et en supprimant les mots «de la date limite susmentionnée, s'il y a lieu».

Après débat, M. McKnight retire son amendement.

M. Reid (*Kenora—Rainy River*) propose un amendement à la motion modifiée en remplaçant les mots «du 12 septembre 1983» au «15 septembre 1983» et le mot «susmentionné» après les mots «prolongement de» par ce qui suit:

«précédente»

Ledit amendement proposé, mis aux voix, est adopté.

La motion modifiée, mise aux voix, est adoptée.

Au cours de la séance, M. Thompson, conseiller du Comité, et les témoins répondent aux questions.

A 12h55 le Comité suspend ses travaux jusqu'au 12 septembre 1983, à 15h30.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Thursday, September 8, 1983

• 1939

The Vice-Chairman: There being a quorum present, I would like to call this meeting to order.

We shall resume consideration of Bill C-155, An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof. We are still on Clause 18. We have an amendment before us, or the Chair has received an amendment proposed by Mr. Mazankowski. It is an amendment to Clause 18.(1), lines 46 to 48 on page 8 and lines 1 to 4 on page 9. Do you want to submit it, Mr. Mazankowski?

• 1940

Mr. Mazankowski: Yes, Mr. Chairman.

I move that Bill C-155 be amended on pages 8 and 9, Clause 18.(1)(f), by deleting lines 46 to 48 on page 8 and by deleting lines 1 to 4 on page 9 and substituting the following:

(f) publish quarterly reports on the awards and sanctions system under this section on behalf of grain producers and the Minister shall cause such reports to be laid before Parliament within fifteen days after receipt thereof, or if Parliament is not then sitting, on any of the first fifteen days next thereafter that Parliament is sitting, and all such reports will stand permanently referred to any committee of Parliament established for the purpose of reviewing matters relating to transportation.

I think, Mr. Chairman, we have had some difficulty in previous clauses giving some direction to report on certain functions of the administrator if this notional scheme of sanctions and awards is going to work. In our humble submission, it would be important that the public be informed and that there be the opportunity for Parliament, and, indeed, the respective standing committee established for the purposes of transportation, to deal with that subject.

The Vice-Chairman: So that is your presentation. Are there any . . .

Mr. Mazankowski: That is the best I can do for now.

The Vice-Chairman: Is there anyone else wishing to ask questions or make comments?

Mr. Lefebvre would like to . . .

Mr. D. Lefebvre: (Legal Counsel for the Committee) Mr. Chairman, I have a number of comments, all technical, legal—of that nature. My first comment is on the word “publish.” I know we may have used it before, but it has no specific meaning. I mean, what is publication? I guess you could have one copy in a head office somewhere and make it available to the public.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le jeudi 8 septembre 1983

Le vice-président: En présence d'un quorum, je déclare la séance ouverte.

Nous reprendrons notre étude du projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence. Nous en sommes toujours à l'article 18. La présidence a reçu un amendement proposé par M. Mazankowski. Cet amendement vise le paragraphe 18.(1), lignes 41 à 46 en page 8. Désirez-vous le proposer, monsieur Mazankowski?

M. Mazankowski: Oui, monsieur le président.

Je propose que le projet de loi C-155 soit amendé à la page 8, à l'alinéa 18.(1)(f), par la suppression des lignes 41 à 46 en page 8, pour les remplacer par ce qui suit:

(f) publier des rapports trimestriels sur les primes et sanctions prévues au présent article à l'endroit des producteurs de grain; le ministre fera en sorte que lesdits rapports soient déposés devant le Parlement dans les quinze jours suivant leur réception ou, si le Parlement ne siège pas, dans les quinze premiers jours de la session suivante et tous lesdits rapports seront transmis en permanence à tout comité du Parlement constitué pour étudier les questions relatives au transport

Je crois, monsieur le président que nous avons éprouvé certaines difficultés dans les articles précédents lorsqu'il s'agissait de tenter d'orienter la façon de faire rapport sur certaines fonctions de l'administrateur, si l'on désire que ce régime hypothétique de primes et sanctions fonctionne. Nous avançons en toute humilité que le public devrait être informé et que le Parlement et, en fait, les comités permanents respectifs du transport, aient l'occasion d'étudier le sujet.

Le vice-président: C'est là votre présentation. Y a-t-il . . .

M. Mazankowski: Je ne peux faire mieux pour le moment.

Le vice-président: Y a-t-il quelqu'un d'autre qui désire poser des questions ou présenter des observations?

M. Lefebvre aimerait . . .

M. D. Lefebvre (avocat-conseiller de la Commission): Monsieur le président, j'ai plusieurs observations à formuler, toutes de nature technique ou juridique. En premier lieu, j'aimerais aborder le mot «publier». Je sais que nous l'avons déjà utilisé, mais ce mot n'a pas de sens précis. Qu'est-ce que cela veut dire, publier? Vous pourriez conserver une copie unique dans un bureau principal quelque part et permettre au public de la consulter.

[*Texte*]

Maybe you would consider starting with "the minister shall cause such reports to be laid before Parliament", because then it has a specific publicity and it removes the ambiguity.

Another comment is that in this clause we are referring to a notional scheme of awards and sanctions.

Mr. Mazankowski: Whatever that is.

Mr. D. Lefebvre: Yes, but we should be consistent. If you remove the first part of the sentence and start with "and the minister shall cause such reports", you may wish to amend . . . I do not know if it is too late . . . no, when you say "report", you could say "report at certain intervals" at the beginning of that, and then at the end say "and the minister shall cause such reports to be laid before Parliament".

Mr. Mazankowski: Yes, okay.

Mr. D. Lefebvre: As to the intervals, I think they appear to be close, one to the other, but that is more of a policy question.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I did not quite get the exact wording of the first words that Mr. Lefebvre was suggesting as a substitute for the words "publish quarterly reports".

• 1945

Mr. D. Lefebvre: Clause 18.(1)(f) would read as . . . well, let us assume for a minute that we leave the words report quarterly or semi-annually, or whatever, to the minister; then at the end, add: ". . . and the minister shall call such reports to be laid before Parliament".

Mr. Benjamin: And all the rest remains?

Mr. D. Lefebvre: Yes.

Mr. Mazankowski: Perhaps with that in mind, I think what Mr. Lefebvre is presenting really has the same intent and perhaps is couched in more appropriate language. Mr. Chairman, if it would meet with your approval, perhaps I might ask permission of the committee to withdraw my amendment.

The Vice-Chairman: We have not moved it yet. I will read it in the revised form.

Mr. Mazankowski: Okay. All right. Perhaps I might be able to just consult briefly . . . or perhaps Mr. Lefebvre could just read it into the record again; then I could move it, if that would be appropriate.

The Vice-Chairman: In total?

Mr. D. Lefebvre: I will do it.

The Vice-Chairman: Do you wish to comment now, Mr. Kroeger.

Mr. Kroeger: Mr. Chairman, just before Mr. Mazankowski puts his motion formally, I wonder whether any further discussion is desired on the frequency of reporting. Is quarterly a bit too often?

[*Traduction*]

Vous devriez peut-être envisager de commencer par «le ministre fera en sorte que lesdits rapports soient déposés devant le Parlement», car il y a alors un aspect public précis qui supprime l'ambiguïté.

Une autre observation vise la mention d'un régime hypothétique de primes et sanctions.

M. Mazankowski: Dieu sait de quoi il s'agit.

M. D. Lefebvre: Oui, mais nous devrions être logiques. Si vous éliminez la première partie de la phrase pour commencer par le «ministre fera en sorte que lesdits rapports», je ne sais pas s'il est trop tard pour modifier, mais vous pourriez préciser au début qu'il s'agit de «rapports produits à certains intervalles» pour ensuite mentionner que le ministre les déposerait devant le Parlement.

M. Mazankowski: D'accord.

M. D. Lefebvre: Quant aux intervalles, ils me semblent rapprochés, mais il s'agit plus là d'une question de politique.

M. Mazankowski: Monsieur le président, je n'ai pas compris exactement le libellé des premiers mots que M. Lefebvre suggérerait pour remplacer l'expression «publier des rapports trimestriels».

M. D. Lefebvre: L'alinéa 18.(1)(f) se lirait . . . supposons un instant que nous laissons tomber les mots visant des rapports trimestriels ou semestriels ou autres et que nous ajoutons simplement à la fin « . . . et le ministre fera en sorte que lesdits rapports soient déposés devant le Parlement».

M. Benjamin: En conservant tout le reste?

M. D. Lefebvre: Oui.

M. Mazankowski: Dans ce cas, je crois que la suggestion de M. Lefebvre va dans le même sens et elle est peut-être mieux exprimée. Monsieur le président, si vous le voulez bien, j'aimerais demander au Comité la permission de retirer mon amendement.

Le vice-président: Nous n'en avons pas encore disposé. Je vais le lire dans sa forme révisée.

M. Mazankowski: Très bien. Je pourrais peut-être consulter brièvement . . . ou peut-être M. Lefebvre pourrait-il le relire pour le compte rendu et je pourrais ensuite le proposer, si cela vous convient.

Le vice-président: Au complet?

M. D. Lefebvre: Je vais le faire.

Le vice-président: Monsieur Kroeger, avez-vous des remarques à formuler maintenant?

M. Kroeger: Monsieur le président, avant que M. Mazankowski ne présente officiellement sa proposition, je me demande si nous voulons encore discuter de la fréquence des rapports. Est-ce que trimestriellement, c'est un peu trop rapproché?

[Text]

Mr. Mazankowski: I like the word “quarterly”; I do think it should be more than annually.

Mr. Kroeger: Semi-annually?

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Twice a year. Once you go to quarterly, you are going to get blank pieces of paper.

The Vice-Chairman: Mr. Mazankowski, we will hear your comments.

Mr. Mazankowski: I guess I would accept at least twice a year.

The Vice-Chairman: Mr. Mayer wants a question of clarification. Mr. Mayer.

Mr. Mayer: Perhaps I could ask Mr. Kroeger if he would have an opinion as to what would be entailed in publishing one of these reports and how long it would take to prepare one. It would seem to be, I suppose, extra work for nothing, if it takes three months to prepare a report and make it public. That would seem to make the report out of date almost as soon as it is published; whereas, if it would take less time than that, then it would be fairly relevant when published. Could you give us some idea from your point of view as to how long it would take to prepare something like this for publication?

Mr. Kroeger: Unless members of the committee were intent on receiving very comprehensive reports, I do not see any reason why it should take more than a few days to provide the essentials of what had been happening and to get that translated. In other words, I do not see any reason why these reports should not be quite current when they are made public.

Mr. Mayer: If that is the case, Mr. Chairman, then why would the deputy say that three months is too often? What is the thinking behind that? Why would “semi-annually” be more appropriate?

Mr. Kroeger: Particularly during the testing phase, a quarterly report might provide a misleading picture—there was wrong criteria; there had not been time to adjust; perhaps there were extraordinary conditions such as a strike, bad weather, something of that kind. So a six-month interval would probably give members of Parliament a more reliable sense of how things were going than would something more frequent.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, we try to be helpful to Mr. Mazankowski, and I am not going to work at that, but what about something like “not less than four reports annually”?

The Vice-Chairman: Quarterly.

Mr. Benjamin: No. You could have none at all in the first six months and four in the last six.

The Vice-Chairman: Okay. That is a suggestion, but Mr. Flis has indicated he would like to have the floor. Mr. Flis.

Mr. Flis: Yes. I think when you are starting up something new, it is good to have it monitored, have reports made, et cetera; but in many organizations what happens is that

[Translation]

M. Mazankowski: Je préfère trimestriellement, je crois que c'est mieux qu'annuellement.

M. Kroeger: Semestriellement?

M. Reid (Kenora—Rainy River): Deux fois par année. Avec des rapports trimestriels, vous n'aurez que des pages blanches.

Le vice-président: Monsieur Mazankowski, nous sommes prêts à vous entendre.

M. Mazankowski: Je crois que j'accepterais au moins deux fois par an.

Le vice-président: M. Mayer désire obtenir des précisions. Monsieur Mayer.

M. Mayer: Puis-je demander à M. Kroeger quelle est son opinion sur ce qu'implique la publication d'un de ces rapports et sur le délai en cause. J'aurais l'impression que ce serait du travail en plus pour rien s'il faut trois mois pour préparer un rapport et le rendre public. Le rapport pourrait être dépassé dès sa publication mais si sa préparation prend moins de temps, il serait encore relativement pertinent au moment de sa publication. Pouvez-vous nous donner une idée du temps qu'il faudrait pour préparer un rapport du genre en vue de la publication?

M. Kroeger: À moins que les membres du Comité n'insistent pour recevoir des rapports très détaillés, je ne vois pas pourquoi il faudrait plus de quelques jours pour expliquer l'essentiel de ce qui s'est produit et le faire traduire. Autrement dit, je ne vois pas pourquoi ces rapports ne seraient pas à jour au moment où ils seraient rendus publics.

M. Mayer: Si tel est le cas, monsieur le président, pourquoi alors le sous-ministre déclare-t-il que des rapports trimestriels seraient trop fréquents? Où est sa logique? Pourquoi des rapports semestriels conviendraient ils mieux?

M. Kroeger: En particulier au cours de la période d'essai, un rapport trimestriel pourrait donner une image faussée, on a utilisé les mauvais critères, il n'y a pas eu suffisamment de temps pour s'adapter, il y a peut-être eu des situations extraordinaires comme une grève, du mauvais temps, quelque chose du genre. Un intervalle de six mois donnerait probablement aux députés une meilleure idée de ce qui se passe que des rapports plus fréquents.

M. Benjamin: Monsieur le président, nous essayons d'aider M. Mazankowski et je n'ai pas l'intention d'entrer dans ce jeu, mais pourquoi ne pas dire quelque chose comme «au moins quatre rapports par an»?

Le vice-président: Trimestriellement.

M. Benjamin: Non. Il pourrait ne pas y avoir de rapport au premier semestre et en avoir quatre au cours des six mois suivants.

Le vice-président: Très bien, nous avons entendu votre suggestion, mais M. Flis indique qu'il désire prendre la parole. Monsieur Flis.

M. Flis: En effet. Je crois que lorsque vous entreprenez quelque chose de nouveau, c'est bien de le suivre, de faire rédiger des rapports, etc., mais dans plusieurs organismes, il

[Texte]

administrators and management are bogged down writing reports instead of monitoring the system they are supposed to be monitoring. I would appeal to the mover of the motion if he would not consider changing "quarterly" to "semi-annually."

• 1950

This is something new. I think we have to give time to look at it and monitor it. I think if we get a semi-annual report, that would be ample.

The Vice-Chairman: Okay, I will ask Mr. Mazankowski, the mover, are you prepared to suggest that report be semi-annual, or do you want it to remain quarterly?

Mr. Mazankowski: If I might put a motion now, Mr. Chairman—I hope I have this down here. I move that Bill C-155 be amended on pages 8 and 9, Clause 18.(1)(f), line 46 of page 8, to add after the word "report" the words "twice a year" and add after the word "21" and on line 4, page 9, the following:

the Minister shall cause such reports to be laid before Parliament within 15 days after receipt thereof, or if Parliament is not then sitting, on any of the first 15 days next thereafter that Parliament is sitting, and all such reports will stand permanently referred to any committee of Parliament established for the purpose of reviewing matters relating to transportation and

The Vice-Chairman: Mr. Lefebvre.

Mr. D. Lefebvre: You mentioned "twice a year". I think it would be preferable to say "twice each year".

Mr. Mazankowski: Twice each year.

Mr. Chairman, I would like to see those reports on a more frequent basis, but it says "at least" twice a year, so one would hope there could be cause to report more frequently than that. I will abide by the suggestion of my learned friend across the way, the parliamentary secretary.

An hon. Member: Is he learned?

Mr. Mazankowski: Well, he displays that sometimes.

The Vice-Chairman: Mr. Lefebvre.

Mr. D. Lefebvre: A question I am not sure about, Mr. Chairman, is you add that the report shall be referred to a committee. Is that not automatic? Is that part required? I understand that with the new rules of the House it is referred automatically.

Mr. Mazankowski: These are provisional rules.

Mr. Mayer: Mr. Chairman, the rules that are operating now are experimental rules that run from December 22, 1982, to December 21, 1983.

Mr. Mazankowski: They could very well become permanent, but for the time being they are provisional.

The Vice-Chairman: Then in the manner in which Mr. Lefebvre suggested it to you and you read it, he has not put that back in. Do you want to go back to the . . .

[Traduction]

arrive que les administrateurs et les gestionnaires consacrent tellement de temps à rédiger des rapports qu'ils en passent moins à contrôler le système qu'ils sont censés contrôler. Je demanderais au proposant s'il n'envisagerait pas de remplacer «trimestriellement» par «semestriellement».

Il s'agit d'un nouvel organisme. Je crois que nous devons lui laisser un peu de temps avant de l'examiner et de le suivre. Je crois qu'un rapport semestriel serait amplement suffisant.

Le vice-président: Bien, je vais demander à M. Mazankowski, le proposant, s'il est prêt à suggérer que le rapport soit semestriel ou s'il tient à ce qu'il reste trimestriel.

M. Mazankowski: Si je peux présenter une proposition, monsieur le président—j'espère que je l'ai écarté. Je propose que le projet de loi C-155 soit amendé à l'alinéa 18.(1)f), à la ligne 41 de la page 8, par l'addition après le mot «rapport» de l'expression «deux fois l'an» et l'addition après le mot «21» de la ligne 46 de la page 8 de ce qui suit:

le ministre fera en sorte que lesdits rapports soient déposés devant le Parlement dans les quinze jours suivant leur réception ou, si le Parlement ne siège pas, dans les quinze jours de la session suivante et tous lesdits rapports seront transmis en permanence à tout comité du Parlement constitué pour étudier les questions relatives au transport et

Le vice-président: Monsieur Lefebvre.

M. D. Lefebvre: Vous avez mentionné «deux fois l'an». Je crois qu'il serait préférable de dire «deux fois chaque année».

M. Mazankowski: Deux fois chaque année.

Monsieur le président, j'aimerais que ces rapports soient plus fréquents, mais il est écrit «au moins» deux fois l'an, on peut donc espérer qu'il y aurait lieu de faire rapport plus souvent. Je me plierai à la suggestion de mon érudit de l'autre côté, le secrétaire parlementaire.

Une voix: Est-il érudit?

M. Mazankowski: Il en donne parfois l'impression.

Le vice-président: Monsieur Lefebvre.

M. D. Lefebvre: Un point que j'aimerais préciser, monsieur le président, c'est la mention que le rapport sera transmis à un comité. N'est-ce pas automatique? Est-ce qu'il faut le préciser? D'après les nouvelles règles de la Chambre, c'est un processus automatique.

M. Mazankowski: Il s'agit de règles provisoires.

M. Mayer: Monsieur le président, les règles en vigueur actuellement sont des règles expérimentales allant du 22 décembre 1982 au 21 décembre 1983.

M. Mazankowski: Elles pourraient fort bien devenir permanentes, mais pour l'instant, elles sont provisoires.

Le vice-président: Alors dans la façon dont M. Lefebvre vous l'a suggéré et dont vous l'avez lu, cela n'a pas été rétabli. Voulez-vous revenir . . .

[Text]

Mr. Mazankowski: Yes, it is. It is at the top. It is right in there, in the printed clause.

The Vice-Chairman: I will now put the motion.

• 1955

As amended, moved by the Hon. Don Mazankowski, that Bill C-155 be amended on pages 8 and 9 in Clause 18.(1)(f): in line 46 of page 8 add after the word "report" the words "twice each year", and add after "21; and" on line 4 of page 9 the following:

The Minister shall cause such reports to be laid before Parliament within 15 days after receipt thereof, or, if Parliament is not then sitting, on any of the first 15 days next thereafter that Parliament is sitting and all such reports will stand permanently referred to any committee of Parliament established for the purpose of reviewing matters relating to transportation; and

It goes on to paragraph (g).

Amendment agreed to.

The Vice-Chairman: Shall Clause 18 as amended carry?

Some hon. Members: No. Not yet.

The Vice-Chairman: Shall paragraph (f) as amended carry? Clause 18.(1)(f) as amended agreed to.

The Vice-Chairman: Now we are looking at paragraph (g). Are there amendments to paragraph (g)?

Mr. Mazankowski: I would just like to ask a question if I may, Mr. Chairman.

Under that provision

develop, for possible implementation under section 21, an actual scheme of awards and sanctions applicable to system participants and make recommendations to the Minister on the advisability of implementing that scheme.

That would be sort of an internal arrangement, I guess? No?

Mr. D. Lefebvre: Under paragraph (g)?

Mr. Mazankowski: Yes.

Mr. D. Lefebvre: That is the actual development of the scheme.

Mr. Kroeger: Yes, it is internal in the sense of recommendations to the minister being involved.

Mr. Mazankowski: Will the Senior Grain Transportation Committee be involved; and, if so, how?

Mr. Kroeger: I think so. I am just looking for the clause that requires the administrator to consult them on anything of major importance.

Clause 20, Mr. Chairman, is what I was looking for:

20.(1) The Administrator shall refer to the Committee for its consideration and advice any policy or operational change . . . that the Administrator proposes to implement and that would, if implemented, in his opinion have a

[Translation]

M. Mazankowski: Oui, c'est mentionné. C'est au début, dans l'alinéa imprimé.

Le vice-président: Je vais maintenant porter la proposition aux voix.

Tel qu'amendé il est proposé par l'honorable Don Mazankowski, que l'article 18(1)f du projet de loi C-155, dans les pages 8 et 9, à la ligne 41, soit modifié en ajoutant après le mot «rapport» les mots «deux fois par année» et en ajoutant, après «21» et à la ligne 5 de la page 9 ce qui suit:

Le ministre présentera ces rapports au Parlement dans les 15 jours de leur réception ou, si le Parlement ne siège pas, durant l'un des premiers 15 jours qui suivent tandis que le Parlement siège, et ces rapports demeureront renvoyés à tout comité du Parlement établi aux fins d'examiner les questions touchant le transport; et

On va à l'alinéa g).

L'amendement est accepté.

Le vice-président: L'article 18 tel que modifié est-il accepté?

Des voix: Non, pas encore.

Le vice-président: L'alinéa f) est-il adopté tel que modifié?

L'article 18.(1)f) est approuvé tel que modifié.

Le vice-président: Nous examinons l'alinéa g). Y a-t-il des modifications à l'alinéa g)?

M. Mazankowski: Je veux poser une question.

Selon cette disposition,

on peut élaborer en vertu de l'article 21, un système de primes et de sanctions applicables à tous les participants et faire des recommandations au ministre au sujet de l'opportunité de la mise en oeuvre de ce système.

Ce serait alors un arrangement interne, n'est-ce pas?

M. D. Lefebvre: En vertu de l'alinéa g)?

M. Mazankowski: Oui.

M. D. Lefebvre: Il s'agit donc de l'élaboration effective du système.

M. Kroeger: Oui, c'est une question interne parce qu'il s'agit de recommandations proposées au ministre.

M. Mazankowski: Le Comité supérieur du transport du grain sera-t-il mêlé à cela, et, dans l'affirmative, comment?

M. Kroeger: Je crois que oui. Je regarde l'article qui stipule que l'administrateur doit les consulter sur les questions d'importance.

L'article 20, monsieur le président, est celui que je cherche:

20.(1) L'administrateur renvoie au Comité, pour examen et avis, toute modification d'orientation ou d'application . . . qu'il projette de faire et qui, le cas échéant, aurait

[Texte]

significant effect on the grain transportation, shipping and handling system.

Under that clause it seems to me that the Administrator would clearly have to consult the SGTC about the actual scheme that he would be developing under Clause 18.(1)(g).

Mr. Mazankowski: Mr. Kroeger, could you give me some examples of what you would consider as being significant in terms of the effect on the grain transportation and handling system?

Mr. Kroeger: We have Mr. McCannel at the table with us, who I am sure is much better informed of regular operations and what is treated as significant. Perhaps he could comment.

• 2000

Mr. Mazankowski: Certainly, Mr. Chairman, Mr. Kroeger. We use these words quite loosely in the course of conversation, but when it is enshrined in a bill like this I think it is important to clarify the meanings and give some examples of what its intent really is.

The Vice-Chairman: Mr. McCannel, would you care to comment?

Mr. J. E. McCannel (Assistant Grain Transportation Coordinator, Grain Transportation Authority): I am not sure I am going to be successful in putting the degree of specificity on it that you are looking for, but I think it could include anything that would be involved under the duties and functions of the committee, and similarly the duties and responsibilities of the administrator.

I am trying to think of something a bit more specific to illustrate that, and . . .

Mr. Kroeger: Let me try. I would have thought that a change in the criteria for allocation as between board grains and non-board grains; perhaps arrangements related to the allocation of producer cars, which at one point was in this bill, as something that warranted special study. I should have thought that any measure of that character would be of enough importance that the administrator would feel obliged to consult the committee about it.

Mr. Mazankowski: How would the individual producer be apprised of any intention to implement something that would have a significant effect upon the grain transportation system, and thereby affect his welfare? How would he know, during the course of the development of that scheme? Or would he know?

You know, I guess what we are really looking at is that surprises do not go down well with anyone. Producers are busily engaged in the occupation of producing and are pre-occupied with that; then all of a sudden, boom, there has been a sudden change thrust upon them. Is there any way in which they would know that such a plan or scheme was being developed that would have the effect of significant change? If so, what recourse would they have?

Mr. Kroeger: Well, consulting with 145,000 producers is obviously a daunting undertaking. One does not do that until

[Traduction]

des effets importants sur le système de transport, d'expédition et de manutention du grain.

En vertu de cet article, il me semble que l'administrateur doit consulter le CSTG au sujet du plan qu'il veut élaborer en vertu de l'article 18.(1)g).

M. Mazankowski: Monsieur Kroeger, pouvez-vous me donner des exemples de ce que vous considérez comme étant important en fonction des effets sur le système de transport et de manutention du grain?

M. Kroeger: M. McCannel est des nôtres et il est mieux informé que moi au sujet des opérations normales et il sait ce qui est considéré comme étant significatif. Peut-être pourrait-il faire un commentaire.

M. Mazankowski: Certainement, monsieur le président, monsieur Kroeger. Nous utilisons ces mots dans nos conversations, mais quand nous les consacrons dans un projet de loi, il est important d'éclaircir le sens et de fournir des exemples de ce que l'on veut dire.

Le vice-président: Monsieur McCannel, avez-vous des commentaires?

M. J. E. McCannel (coordonnateur adjoint du transport du grain, Office du transport du grain): Je ne sais pas si je puis préciser suffisamment ce que nous cherchons, mais cela comprendrait tout ce qui peut relever des fonctions et des devoirs du comité et, de même, des fonctions et responsabilités de l'administrateur.

Je tente de trouver quelque chose de plus spécifique . . .

M. Kroeger: Permettez-moi d'essayer. Un changement des critères pour l'allocation des grains de la Commission des grains non de la Commission; des modalités touchant l'affectation des wagons des producteurs, question qui, à un moment donné, était mentionnée dans le projet de loi et qui pourrait mériter une étude spéciale. Je crois que toute mesure de cette nature serait suffisamment importante pour que l'administrateur se sente tenu de consulter le comité à son sujet.

M. Mazankowski: Comment le producteur serait-il informé de l'intention de mettre en oeuvre un projet qui aurait des effets importants sur le système de transport du grain et donc sur son bien-être? Comment le saurait-il au cours de l'élaboration du plan? Ou le saurait-il?

Nous savons tous que nous n'aimons pas les surprises. Les producteurs qui s'occupent de production constatent soudainement qu'un changement a été apporté au système. Comment peuvent-ils savoir si un plan est en voie d'élaboration qui peut avoir des effets importants? Et alors quel recours auront-ils?

M. Kroeger: Il serait difficile de consulter 145,000 producteurs. On ne le fait pas à moins de savoir ce qui va se produire.

[Text]

one has a fairly clear idea of what might happen. Consequently, when the administrator is using the senior committee as a sounding board—which I certainly hope he would do, regularly try out ideas and explore ways of doing things—presumably he would rely on the opinions of the elected producer representatives.

When the administrator and the senior committee had arrived at some meeting of minds on an approach that looked workable, then there would be a variety of the normal techniques of public consultation that could be employed to test those ideas out in a wider form if they were important enough to warrant that.

Mr. Mazankowski: There would be no public knowledge of this other than through the mechanism of the Senior Grain Transportation Committee, I guess.

Mr. Kroeger: Well, in the first instance; but you could go public. You could hold a series of country meetings, for example, on an important question—the kind of thing that the Wheat Board, I understand, does. There would be techniques of that kind that could be used.

An hon. Member: Put it in the bill.

Mr. Mazankowski: I will just pass for the time being, Mr. Chairman. I have a couple of things that I . . .

The Vice-Chairman: I would point out, Mr. Mazankowski, that we seem to have jumped from Clause 18.(1)(g) and started looking at Clause 21. Is your party contemplating amending anything to Clause 18.(1)(g)?

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, it was not I, sir, who jumped to Clause 20.(1).

• 2005

The Vice-Chairman: No, no, I was just pointing out that we started discussing Clause 20.(1) and in sequence . . .

Mr. Mazankowski: It was in response to a question that I proposed arising out of paragraph (g), and the witness, in his generosity, alluded to Clause 20.(1) to answer the question. It certainly was not with any deliberate intent that I wandered, but only to elicit information and a better understanding of the provisions of paragraph (g).

The Vice-Chairman: Now you have said that you want to turn this paragraph over to someone else if they want to make comment, and I am asking for guidance. Does anyone want to amend paragraph (g), or do we propose to adopt it?

Mr. Mayer.

Mr. Mayer: Thank you, Mr. Chairman. I still have some concerns over the word "scheme". To me, it conjures up images of people sitting in dimly lit rooms with shades over their lights and shades over their eyeballs, rubbing their hands, devising insidious little plots. That is what the word "scheme" means to me. I am wondering if there is some way in which we can word the bill so that we do not need the word "scheme". I can go back and refer to the dictionary again, if you want. I have a couple of suggestions, but I would like to hear what the . . .

[Translation]

Quand l'administrateur utilise le comité supérieur pour examiner des idées ou des méthodes—ce qu'il fera, je l'espère—il vraisemblablement devra se fier aux opinions des représentants élus des producteurs.

Quand l'administrateur et le comité supérieur s'entendent sur une méthode qui semble réalisable, il y aura alors une série de consultations normales en vue d'éprouver les idées qui, sur une échelle plus large, méritent une étude approfondie.

M. Mazankowski: Le public ne connaîtra pas cette information sauf par le truchement du comité supérieur du transport du grain.

M. Kroeger: Au tout début; ensuite on ira au public. On peut tenir une série de réunions rurales, par exemple, au sujet d'une question importante, comme la Commission du blé le fait, semble-t-il. On peut utiliser des techniques de ce genre.

Une voix: Incluez-le dans le projet de loi.

M. Mazankowski: Je vais m'abstenir pour le moment, monsieur le président. J'ai des choses à . . .

Le vice-président: Je dois signaler, monsieur Mazankowski, que nous avons sauté de l'article 18.(1)(g) à l'article 21. Votre parti pense-t-il à modifier quelque chose dans l'article 18.(1)(g)?

M. Mazankowski: Monsieur le président, ce n'est pas moi qui ai sauté à l'article 20.(1).

Le vice-président: Non, je voulais simplement signaler que nous avons commencé à discuter l'article 20(1) . . .

M. Mazankowski: C'était en réponse à une question que je posais au sujet de l'alinéa (g) et le témoin, dans sa générosité, a mentionné l'article 20(1) dans sa réponse. Ce n'est pas délibérément que je me suis écarté du sujet, mais seulement pour obtenir un renseignement et mieux comprendre les dispositions de l'alinéa (g).

Le vice-président: Vous dites maintenant que vous voulez passer la parole à quelqu'un d'autre pour faire des commentaires. Je demande conseil. Quelqu'un veut-il modifier l'alinéa (g) ou devons-nous l'adopter?

Monsieur Mayer.

M. Mayer: Merci, monsieur le président. Je m'inquiète encore du mot «système». Je vois des gens assis dans des salles obscures qui font des petites intrigues. C'est ce que le mot «système», représente pour moi. Je me demande si on peut rédiger le projet de loi de façon à omettre le mot «système». J'ai une couple de suggestions mais voyons ce que vous avez à dire . . .

[*Texte*]

Mr. Kroeger: When Mr. Mayer read out his list of definitions of “scheme”, while some of them were amusing one of the definitions . . .

Mr. Mayer: They were not mine, they were the dictionary’s definitions, Mr. Kroeger.

Mr. Kroeger: —one of the definitions of “scheme”, when used as a noun, is plan of action, and that is exactly what is meant.

An hon. Member: Why not say that?

Mr. Mayer: Do we need the word at all? We could say: develop, for possible implementation under section 21, actual awards and sanctions applicable to system participants and make recommendations to the Minister on the advisability of implementation.

Mr. Kroeger: We could say, I suppose, “a set of awards and sanctions”.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, may I help Mr. Mayer? I know what he is up to and I appreciate it. Why does he not propose as an amendment: “an actual proposed plan of awards and sanctions” . . .

The Vice-Chairman: Do you want Mr. Benjamin’s help or are you going to speak for yourself? You have the floor and . . .

Mr. Benjamin: That is very good.

Mr. Mayer: I am in a real quandary over how to answer your question, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Mr. Lefebvre wanted to respond to your first suggestion. Mr. Lefebvre, please.

Mr. D. Lefebvre: Mr. Chairman, the words “notional” and “scheme” were both looked at very hard, not only by me but by the draftsmen and a couple of legislative editors who looked at the terms both in English and French. I think it was admitted by all that the word “scheme” has now no bad connotation, it is a plan, a plan of action. We often refer to the legislative scheme, which is a number of pieces that work together. If you used a number of words to express that idea, I think it would be paraphrasing the word “scheme”.

Mr. Mayer: I am suggesting, Mr. Chairman . . . let me try this on the departmental officials—that we just eliminate the word “scheme” and paragraph (g) would read:

develop, for possible implementation under section 21, actual awards and sanctions

—we would leave out “scheme of” . . .

applicable to system participants and make recommendations to the Minister on the advisability of implementation.

Does that cause problems as far as clarity in wording is concerned?

Mr. D. Lefebvre: In paragraph (e), we already have the words “develop a notional scheme”.

Mr. Benjamin: We did not like it, remember? We tried to . . .

Mr. D. Lefebvre: You have to have consistency, though.

[*Traduction*]

M. Kroeger: Quand M. Mayer lit sa définition de «système», certaines sont amusantes, . . .

M. Mayer: Elles ne sont pas les miennes. Elles se trouvent dans le dictionnaire, monsieur Kroeger.

M. Kroeger: . . . l’une des définitions de système est «plan d’action», et c’est ce que cela veut dire.

Une voix: Pourquoi ne pas le dire?

M. Mayer: Avons-nous besoin du mot? On pourrait dire: mettre en oeuvre des primes et des sanctions applicables aux participants et faire des recommandations au ministre au sujet de l’opportunité de les mettre en oeuvre.

M. Kroeger: Nous pourrions dire «un ensemble de primes et de sanctions».

M. Benjamin: Monsieur le président, puis-je venir en aide à M. Mayer? Je sais ce qu’il tente d’accomplir et je l’apprécie. Pourquoi ne propose-t-il pas un amendement «un système effectif de primes et de sanctions» . . .

Le vice-président: Voulez-vous l’aide de M. Benjamin ou pouvez-vous parler pour vous-même? Vous avez la parole.

M. Benjamin: Cela est très bien.

M. Mayer: Je ne sais pas comment répondre à votre question, monsieur le président.

Le vice-président: M. Lefebvre voulait répondre à votre première suggestion. Monsieur Lefebvre, s’il vous plaît.

M. D. Lefebvre: Monsieur le président, les mots «théorique» et «système» ont été examinés très soigneusement, non seulement par moi mais par les rédacteurs et deux rédacteurs législatifs qui ont examiné le mot en anglais et en français. Tous ont reconnu que le mot «système» n’a pas de liens péjoratifs, c’est un plan, un plan d’action. Nous parlons souvent du système législatif qui consiste en pièces mises ensemble. Si vous utilisez d’autres mots pour exprimer cette idée, vous ne faites que dire «système».

M. Mayer: Je propose aux fonctionnaires du ministère d’éliminer simplement le mot «système»; l’alinéa (g) se lirait comme suit:

élaborer pour mise en oeuvre éventuelle en vertu de l’article 21, des primes et des sanctions

nous supprimerions les mots «système de» . . .

applicables aux participants et faire des recommandations au ministre au sujet de l’opportunité de cette mise en oeuvre.

Cela cause-t-il des problèmes en ce qui a trait à la clarté?

M. D. Lefebvre: Nous avons déjà à l’alinéa (e) les mots «système théorique».

M. Benjamin: Nous ne l’avons pas aimé, nous avons tenté de . . .

M. D. Lefebvre: Vous devez être uniforme.

[Text]

Mr. Benjamin: You left out the word "notional" in paragraph (g). This is actual, not notional.

The Vice-Chairman: I would point out to Mr. Mayer that in the earlier revision to paragraph (f) Mr. Mazankowski left in the word in "if that scheme were implemented under section 21". He left it in his text.

• 2010

Mr. Mayer: Mr. Chairman, with respect, paragraph (f) talks about what will happen to the report that is prepared under instructions in paragraph (e). Paragraph (g) is another reference as to what the minister should do once he receives it, and there is . . .

The Vice-Chairman: I understand that, but to keep the continuity, Mr. Lefebvre was pointing out that you use "scheme" in paragraph (e), you use "scheme" in (f) and now you say that "scheme" has a bad connotation in paragraph (g).

Mr. Mayer: Mr. Chairman, I wonder if we could have some opinion from the counsel to the committee as to what he would think in terms of my suggestion of simply removing the word "scheme" from paragraph (g) under Clause 18.

Mr. Keith Thompson (Sr. Counsel, Canadian Transport Commission): What was proposed to be replaced?

Mr. Mayer: I was suggesting that it may not be necessary to have "scheme" in paragraph (g) of Clause 18. The paragraph would read:

develop, for possible implementation under section Clause 21 actual awards and sanctions applicable to system participants and make recommendations to the Minister on the advisability of implementation.

The Vice-Chairman: Mr. Kroeger.

Mr. Kroeger: Mr. Chairman, just before Mr. Thompson gives his answer, I would point out to Mr. Mayer and others that when you get to subclause (2) you run up against the word "scheme" again and if . . .

An hon. Member: Take it out.

Mr. Kroeger: You have to find something; you have to find a noun, and if a different noun were adopted at this point, "scheme" having already been approved in some of the previous clauses, there could be a problem. So also for Clause 21.

The Vice-Chairman: Mr. Thompson will reply to your question, Mr. Mayer.

Mr. Thompson: I do not share the apprehension about the meaning of the word "scheme". I believe the word "scheme" has attained a level of legislative respectability which now entitles it to be here.

Mr. Mazankowski: It certainly has not with used car dealers.

Mr. Thompson: For the sake of consistency in the particular clause, if the word "scheme" was going to be abandoned for something else, it really should have been done earlier because

[Translation]

M. Benjamin: Vous avez omis le mot «théorique» dans l'alinéa (g). C'est effectif, non théorique.

Le vice-président: Je tiens à signaler à M. Mayer que, dans la révision antérieure de l'alinéa (f), M. Mazankowski a inclus le mot dans «si ce système est mis en oeuvre en vertu de l'article 21». Il l'a laissé dans son texte.

M. Mayer: Monsieur le président, l'alinéa f) mentionne ce qui se passe en ce qui a trait au rapport qui est préparé en vertu de l'alinéa e). L'alinéa g) mentionne aussi ce que le ministre doit faire une fois qu'il l'a reçu et il y a . . .

Le vice-président: Je comprends bien, mais pour suivre l'ordre, M. Lefebvre vous disait que vous utilisez «système» dans l'alinéa e), vous utilisez «système» dans l'alinéa f) et maintenant vous dites que le mot «système» est péjoratif à l'alinéa g).

M. Mayer: Monsieur le président, pourrions-nous obtenir l'avis du conseiller juridique du Comité pour savoir ce qu'il pense de ma suggestion d'omettre simplement le mot «système» de l'alinéa g) de l'article 18.

M. Keith Thompson, (avocat-conseil, Commission Canadienne des Transport): Que doit-on remplacer?

M. Mayer: Je propose qu'il n'est pas nécessaire d'avoir le mot «système» dans l'alinéa g) de l'article 18. L'alinéa se lirait comme suit:

élaborer et mettre en oeuvre en vertu de l'article 21, des primes et des sanctions applicables aux participants et faire des recommandations au ministre sur l'opportunité de cette mise en oeuvre.

Le vice-président: Monsieur Kroeger.

M. Kroeger: Monsieur le président, avant que M. Thompson ne donne sa réponse, je voudrais souligner à M. Mayer et à d'autres que vous retrouvez le mot «système» au paragraphe (2) et si . . .

Une voix: Otez-le.

M. Kroeger: Vous devez trouver quelque chose, un nom, et si on adoptait un autre nom, il pourrait surgir un problème, parce que le mot «système» a déjà été approuvé dans d'autres articles. Il en est ainsi de l'article 21.

Le vice-président: M. Thompson répondra à votre question, monsieur Mayer.

M. Thompson: Je ne partage pas le souci qu'on nourrit au sujet du mot «système». Je crois que le mot est devenu respectable sur le plan législatif et il mérite d'être utilisé.

M. Mazankowski: Il n'est pas respectable quand on songe aux vendeurs d'autos usagées.

M. Thompson: Pour fin d'uniformité dans cet article, si on doit abandonner le mot «système» en faveur d'un autre mot, on aurait dû le faire plus tôt, parce que le mot est utilisé dans tout

[Texte]

what is attempted here is the use of the same word throughout the clause in order to give it some kind of continuity. So, unfortunately, I can offer you no comfort on this one.

The Vice-Chairman: Are you through, Mr. Mayer? You still have the floor.

Mr. Mayer: I appreciate the counsel I have had, and I certainly accept the advice of the two excellent people we have at the table.

Mr. Benjamin: May I pose a question to Mr. Thompson?

The Vice-Chairman: Yes, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: The words “notional scheme” and “scheme”, up to and including paragraph (f), are there because they are notional and schemes, but when you get to paragraph (g), the word “actual” is there. It now becomes a plan or a proposal . . .

An hon. Member: It is no longer a notion.

Mr. Benjamin: —of awards and sanctions. So on the advisability of implementing not the plan or the proposals, on the advisability of implementing the awards and sanctions in the actual plan or proposal, as said earlier, you are now down to an actual thing. It is no longer a scheme; it is no longer notional. Surely it then becomes a plan or a proposal of awards and sanctions applicable to system participants and makes recommendations to the minister on the advisability of implementing, or—and I think Mr. Mayer is perfectly right—on the advisability of implementation. It is now actual; it is no longer notional or scheme. It is a proposal or a plan.

Mr. Thompson: Mr. Chairman, as I understand the word “scheme”, it can relate to something which is simply in draft form or has been in fact applied.

• 2015

I do not think there is any relationship between the word “scheme” and the word “notional” such that upon passing beyond the notional stage you then must use a different word. I think the word “scheme” is of sufficiently general meaning to apply either in a notional or an actual sense.

Clause 18.(1)(g) agreed to.

An hon. Member: On division.

Mr. Mazankowski: I wonder if Mr. Kroeger would be able to elaborate on subclause (2).(b), which really provides for the administrator to cease any activities contained in that notional scheme that has preoccupied the committee for the last little while. Why is it specifically mentioned here? Surely if he has the power to engage, he has the power to disengage. Why would it be specifically mentioned in this clause?

Mr. Kroeger: It is really to make it clear. I think, Mr. Chairman, he is supposed to give it his best shot. If the scepticism expressed by some members of the committee, and indeed others, proves to be well founded and the thing cannot be made to work, he does not have to go on spinning his wheels forever. He says, well, I tried it; it did not work. The minister has the opportunity to say go back and try again. But if the minister shares that conclusion, then by mutual consent

[Traduction]

l'article pour assurer une continuité de sens. Je ne puis pas vous aider.

Le vice-président: Avez-vous fini, monsieur Mayer? Vous avez encore la parole.

M. Mayer: Je suis reconnaissant pour les conseils que j'ai reçus et j'accepte volontiers le conseil des gens excellents qui se trouvent à la table.

M. Benjamin: Puis-je poser une question à M. Thompson?

Le vice-président: Oui, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Les mots «système théorique» et «système» jusqu'à l'alinéa f) sont là parce qu'il s'agit de 'théorique' et de «systèmes». Mais à l'alinéa g) vous avez le mot «effectif». Cela devient un plan ou une proposition . . .

Une voix: Ce n'est plus une théorie.

M. Benjamin: . . . de primes et de sanctions. Et sur l'opportunité de cette mise en oeuvre non pas du plan ou des propositions, mais de la mise en oeuvre de primes et de sanctions dans le plan ou proposition effectifs, comme on le disait plus tôt; nous en sommes à une chose effective. Ce n'est plus un système, ce n'est plus théorique. Cela devient un plan ou une proposition de primes et de sanctions applicables aux participants et on fait des recommandations au ministre sur l'opportunité de la mise en oeuvre—je crois que M. Mayer a raison—sur l'opportunité de la mise en oeuvre. C'est effectif maintenant, non plus théorique ou un système. C'est une proposition ou un plan.

M. Thompson: Monsieur le président, si je comprends bien le mot «système» il s'agit de quelque chose qui est sous forme d'ébauche ou quelque chose qui est en place.

Je ne crois pas qu'il y ait de relation entre le mot «projet» et le mot «conceptuel» de sorte qu'après avoir dépassé le stage conceptuel, vous devez utiliser un mot différent. Je crois que le mot «projet» a un sens assez large pour s'appliquer au sens conceptuel et actuel.

L'alinéa 18.(1)(g) est adopté.

Une voix: Avec avis dissident.

M. Mazankowski: Je me demande si M. Kroeger pourrait élaborer sur le sous-alinéa 2.(b), qui permet à l'administrateur de cesser toutes les activités de ce projet conceptuel, qui préoccupait le Comité dans les dernières minutes. Pourquoi est-il mentionné spécifiquement ici? Sûrement, s'il a le pouvoir de s'engager, il a le pouvoir de désengager. Pourquoi le mentionner spécifiquement dans cette disposition?

M. Kroeger: C'est vraiment pour le clarifier. Je crois, monsieur le président, qu'il est supposé faire de son mieux. Si le scepticisme exprimé par le Comité, et par d'autres, s'avère fondé et qu'on ne peut pas faire fonctionner la chose, il n'a pas besoin de continuer à essayer à jamais. Il dit, eh bien, j'ai essayé; ça n'a pas marché. Le ministre a l'occasion de lui dire de retourner et d'essayer encore. Mais si le ministre partage

[Text]

everyone accepts an "E" for effort and goes on to something else.

Mr. Mazankowski: What if he starts out on something and the Senior Grain Transportation Committee recommends that he cease to engage in the activities as described in Clause 18.(1)(e) to (g)? What effect would that have... within the context of subclause (b)? It is the same notional scheme. What effect would the Senior Grain Transportation Committee have on the administrator in their recommendation to cease any activities under those paragraphs if they so saw fit that they were not working or were detrimental?

Mr. Kroeger: Well, (e) talks about—I am sorry to use the phrase again—the notional scheme; the development of it. He has to go through the exercise of developing that.

Mr. Mazankowski: Yes, I recognize that.

Mr. Kroeger: The Senior Committee could not override the provision of the bill which tells him to do it.

Mr. Mazankowski: What would happen, though, if once it was implemented the Senior Committee said, look, this thing is not working; we would like you to back off? What obligation would there be on the part of the administrator to do that?

Mr. D. Lefebvre: Mr. Chairman, once the regulations are passed and Parliament has voted on the scheme of awards and sanctions, the administrator has to administer it as the regulations prescribe. There is no authority for him not to administer it.

Mr. Mazankowski: If there is going to be that sort of close relationship between the administrator and the Senior Grain Transportation Committee in making all systems work together, you may be correct, Mr. Lefebvre, in a strict legal and technical sense, but would that cause the administrator to reconsider?

• 2020

Mr. Kroeger: I would have thought the administrator would want to consider very carefully a recommendation to the minister to go ahead with an actual scheme if the Senior Grain Transportation Committee were strongly opposed, and he would certainly have an obligation to report the nature of that opposition to the minister in making his recommendation. One cannot exclude the possibility that a split could develop, that the administrator would arrive at a different conclusion than the senior committee; but the hope would be that they would proceed with a fair measure of agreement and working together in harness.

The Vice-Chairman: Mr. McKnight.

Mr. McKnight: Thank you, Mr. Chairman.

I would like to ask the witnesses for some reasonable examples in Clause 18.(2)(a) where it states:

(a) shall administer that scheme and report to the Minister, the Committee and such other persons as the Administrator deems advisable...

Would the idea there be those individuals that awards and sanctions were to be applied to? Would they be second parties

[Translation]

cette conclusion, par consentement mutuel, tout le monde accepte un «E» pour effort et passe à autre chose.

M. Mazankowski: Qu'en est-il s'il commence quelque chose et que le Comité supérieur du transport du grain recommande qu'il cesse de s'engager dans ces activités comme le prescrit l'alinéa 18.(1)(e) à (g)? Quel effet cela aurait-il, dans le contexte du sous-alinéa (b)? C'est le même projet conceptuel. Quel effet aurait le Comité supérieur du transport du grain sur l'administrateur quant à une recommandation de cesser les activités en vertu de ces alinéas, s'il s'apercevait qu'ils ne fonctionnent pas ou qu'ils sont néfastes?

M. Kroeger: Eh bien, (e) parle de, je m'excuse d'utiliser encore cette phrase, de projet conceptuel; de son élaboration. Il doit achever la démarche de son élaboration.

M. Mazankowski: Oui, je reconnais cela.

M. Kroeger: Le Comité supérieur ne pourrait passer outre à la provision du projet de loi qui lui prescrit de le faire.

M. Mazankowski: Qu'est-ce qui se passerait, cependant, si une fois établi, le Comité supérieur disait, écoutez, cela ne fonctionne pas; nous voulons que vous fassiez marche arrière? Quelle obligation l'administrateur aurait-il de faire cela?

M. D. Lefebvre: Monsieur le président, lorsque les règlements sont passés et que le Parlement a voté sur le barème de sanctions et de récompenses, l'administrateur doit l'administrer comme le prescrivent les règlements. Il n'a aucune autorisation de ne pas l'administrer.

M. Mazankowski: S'il y a ce genre de relation étroite entre l'administrateur et le Comité supérieur du transport du grain pour faire fonctionner de concert tous ces systèmes, vous avez peut-être raison, monsieur Lefebvre, dans un sens strictement légal et technique, mais cela n'amènerait-il pas l'administrateur à reconsidérer?

M. Kroeger: Je crois que l'administrateur voudrait considérer très soigneusement une recommandation faite au ministre d'aller de l'avant pour un projet réel si le Comité supérieur du transport du grain s'y opposait fortement, et il serait certainement dans l'obligation de faire rapport sur la nature de cette opposition en faisant cette recommandation au ministre. On ne peut pas exclure la possibilité d'une division, que l'administrateur arrive à une conclusion différente du Comité supérieur; mais nous espérons qu'ils fonctionneront dans une entente assez grande et travailleront de concert.

Le vice-président: Monsieur McKnight.

M. McKnight: Merci, monsieur le président.

J'aimerais demander aux témoins de donner des exemples raisonnables de la disposition 18.(2)a) qui énonce:

a) devra administrer ce projet et faire rapport au ministre, au Comité et aux autres personnes comme l'administrateur le jugera bon...

Est-ce que l'idée ici touche les individus à qui s'appliqueront les récompenses et les sanctions? Seront-ils deuxième partie

[Texte]

to the awards and sanctions? What do you envisage that the administrator would pass on to other persons that he may deem advisable, and what would those other persons be? What could they be?

Mr. Kroeger: Possibly producers; possibly provincial governments; possibly port authorities; possibly other ministers of the federal government.

Mr. McKnight: You just threw me with that last one. Do you envisage the administrator making reports to other ministers of the Crown and not to his own minister when we have gone to such length to make sure that the Clerk of the Privy Council receives reports and that there not be an overlapping between the departments?

Mr. Kroeger: His primary reporting responsibility, of course, is always to his minister; but if, for example, the Minister of Agriculture were to express an interest in being kept informed, presumably the administrator would be responsive to that kind of view.

The Vice-Chairman: Mr. Neil is next.

Mr. Neil: Thank you, Mr. Chairman.

Looking at Clause 18.(2)(a), it reads:
the Administrator

(a) shall administer that scheme and report to the Minister, the Committee and such other persons as the Administrator deems advisable the awards and sanctions applied thereunder; . . .

We previously passed an amendment which required a report at least twice a year regarding the notional scheme. It seems to me that this particular subclause (2)(a) is restrictive because the report goes to the Minister, the Committee and such other persons as the administrator deems advisable.

It would seem to me that it is more important perhaps that the awards and sanctions that have been applied be made public, I think because they are more important than the notional scheme of awards and sanctions. I think the producer is entitled to know—the parliamentarians are entitled to know—because then the producers and other participants can make a judgment on whether or not the awards and sanctions scheme is working and who they can point a finger at that is causing problems within the system.

Do you not feel, Mr. Kroeger, that under this clause this should be made public?

Mr. Kroeger: Mr. Chairman, my legal advice is that in fact the amendment that was passed a few minutes ago about the public reporting applies to the whole of Clause 18, including subclause (2). So Mr. Neil's concern I think would be taken care of by that.

• 2025

Mr. Neil: I would like an opinion from counsel for the committee, because it seems to me the amendment that Mr. Mazankowski put forward refers specifically to the notional scheme and it does not necessarily apply to (2).

[Traduction]

des sanctions et des récompenses? Qu'est-ce que vous croyez que l'administrateur passera aux autres personnes qu'il jugera bon, et quelles seraient ces autres personnes? Qui pourraient-elles être?

M. Kroeger: Peut-être des producteurs; peut-être des gouvernements provinciaux; peut-être les autorités des ports; peut-être d'autres ministres du gouvernement fédéral.

M. McKnight: Votre dernière phrase me déconcerte. Voyez-vous la possibilité que l'administrateur fasse rapport à d'autres ministres de la Couronne, et non à son propre ministre, alors que nous avons tout fait pour nous assurer que le greffier du Conseil privé reçoive les rapports de sorte qu'il n'y ait pas de redondance entre les ministères?

M. Kroeger: Bien sûr, sa première responsabilité de rapport est toujours envers son ministre, mais si, par exemple, le ministre de l'Agriculture exprimait un intérêt à être tenu au courant, il est probable que l'administrateur répondrait à une telle demande.

Le vice-président: M. Neil est le suivant.

M. Neil: Merci, monsieur le président.

Si je regarde la disposition 18.(2)a) qui énonce:

L'administrateur

a) devra administrer le barème et faire rapport au ministre, au Comité et aux autres personnes comme l'administrateur le jugera bon des récompenses et des sanctions appliquées . . .

Nous avons déjà adopté un amendement qui exige qu'un rapport soit fait au moins deux fois par année pour ce qui est du projet conceptuel. Il me semble que ce sous-alinéa (2)a) particulier représente une restriction parce que le rapport est fait au ministre, au Comité et aux autres personnes comme l'administrateur le jugera bon.

Il me semble qu'il est plus important que les récompenses et sanctions appliquées soient rendues publiques, parce que je crois qu'ils sont plus importants que le projet conceptuel de récompenses et de sanctions. Je crois que le producteur a le droit de savoir—les parlementaires ont le droit de savoir—parce qu'alors, les producteurs et les autres participants peuvent juger du fonctionnement bon ou mauvais du barème de sanctions et de récompenses et identifier ce qui cause des problèmes au sein du système.

Ne croyez-vous pas, monsieur Kroeger, qu'en vertu de cette disposition, cela devrait être rendu public?

M. Kroeger: Monsieur le président, mon avis légal est que l'amendement qui a été adopté il y a quelques minutes sur le rapport rendu public s'applique à toute la disposition 18, y compris l'alinéa (2). Par conséquent, la préoccupation de M. Neil serait réglée par cet amendement.

M. Neil: J'aimerais avoir l'avis de l'avocat-conseil du Comité, parce qu'il me semble que l'amendement de M. Mazankowski touche spécifiquement le projet conceptuel et ne s'applique pas nécessairement à (2).

[Text]

Mr. D. Lefebvre: I think the earlier clause only applies to the notional the way it was finally amended.

Mr. Neil: So my supposition is correct, that the publication refers strictly to the notional scheme. What I am trying to point out is that it is important that the producers and other participants know who has been given an award, whether it is a brass plaque or whatever, and who has been subjected to sanctions.

I think, Mr. Chairman, we should just pause a moment to allow ourselves to prepare the necessary amendment to put forward to the committee in this regard.

Would you agree with that, Mr. Kroeger?

Mr. Kroeger: Sure. I wonder if we could not just replicate the wording of the previous amendment and put it in here to apply to the actual scheme.

Mr. Neil: If Mr. Lefebvre would prepare such an amendment, we would adopt it.

M. Lefebvre: Avec plaisir.

The Vice-Chairman: Mr. Mayer.

Mr. Mayer: To the department officials, it seems to me there is an inconsistency in Clause 18.(2)(b), where it says:

(b) may, to the extent that he considers . . .

—“he” refers to the administrator . . .

. . . it advisable, cease any activities under paragraphs (1)(e) to (g) unless otherwise directed by the Minister.

If you look at paragraph (g) above, the actual scheme of awards and sanctions can only be administered, I take it, by the minister. So you have a situation where the minister has the prerogative solely of deciding whether a system of awards and sanctions will be administered, yet in (2)(b) the administrator can decide whether in fact those should be carried on or not. It seems to me there is an inconsistency there. Either the minister should have the prerogative to put them on and it should be his prerogative to take them off, or it should be the administrator. If you mix them up, you could find out, if you had a conflict between the administrator and the minister, that the administrator puts them on one day and the minister takes them off the next day; and you go through this kind of a procedure.

Mr. D. Lefebvre: Maybe I can try to explain the dynamics of that clause.

Clause 18 starts with the words “the Administrator shall”. So technically, even after a real scheme, an actual scheme, is in operation, the way the clause reads, technically the administrator would have to administer a notional scheme. So Clause 18.(2)(b) says that once an actual scheme is in place, basically you stop your activities relating to a notional scheme unless otherwise directed by the minister. If there is a need for potential amendments to the actual scheme, maybe the administrator can participate.

Mr. Mayer: Mr. Chairman, I see what the counsel is saying, but (g) refers to the actual implementation of . . .

[Translation]

M. D. Lefebvre: Je crois que la disposition antérieure ne s'applique qu'au projet conceptuel de la façon qu'elle a été amendée.

M. Neil: Ma supposition est donc exacte que la publication ne touche que le projet conceptuel. Ce que j'essaie de souligner est qu'il est important que les producteurs et les autres participants sachent qui a reçu une récompense, que ce soit une plaque de bronze ou autre, et qui a subi des sanctions.

Je crois, monsieur le président, que nous devrions faire une pause pour nous permettre de préparer l'amendement nécessaire à ce sujet afin de le présenter au Comité.

Êtes-vous d'accord avec cela, monsieur Kroeger?

M. Kroeger: Certainement. Je me demande si nous ne pourrions pas seulement reprendre les mots de l'amendement antérieur et de les intégrer ici pour qu'ils s'appliquent au projet réel.

M. Neil: Si M. Lefebvre voulait bien préparer un tel amendement, nous l'adopterions.

Mr. Lefebvre: With pleasure.

Le vice-président: Monsieur Mayer.

M. Mayer: Aux autorités du ministère, il semble y avoir une inconséquence dans la disposition 18.(2)(b), lorsqu'elle énonce:

b) peut, dans la mesure qu'il le juge . . .

—«il» désigne l'Administrateur . . .

. . . utile, cesser toutes les activités en vertu des alinéas (1)(e) à g), à moins qu'il soit instruit du contraire par le ministre.

Si vous examinez l'alinéa g) au-dessus, le projet réel de récompenses et de sanctions ne peut être administré, je crois, que par le ministre. Vous avez donc une situation par laquelle le ministre a seul la prerogative de décider si oui ou non le barème de sanctions et de récompenses sera administré, et pourtant, dans (2)(b), l'administrateur peut décider si, en fait, celles-ci devraient ou non être appliquées. Je crois qu'il y a une inconséquence ici. Ou bien le ministre devrait avoir la prerogative de les mettre en vigueur, et il devrait avoir la prerogative de les retirer, ou bien c'est l'administrateur qui l'a. Si vous les mêlez et que vous avez un conflit entre l'administrateur et le ministre, il pourrait arriver que l'administrateur les mette en vigueur un jour et que le ministre les retire le lendemain: et vous obtenez ce genre de procédure.

M. D. Lefebvre: Je peux peut-être essayer d'expliquer la dynamique de cette disposition.

La disposition 18 commence par les mots «l'administrateur devra». Techniquement, donc, même lorsque le barème réel est en place, le libellé de la disposition dit que, techniquement, l'administrateur devra administrer le barème conceptuel. La disposition 18(2)(b) dit donc que lorsque le barème réel est en place, vous cessez les activités du barème conceptuel à moins d'instruction contraire du ministre. Si des amendements éventuels sont nécessaires au barème réel, l'administrateur pourra peut-être y participer.

M. Mayer: Monsieur le président, je vois ce que le conseiller veut dire, mais g) se réfère à la mise en oeuvre réelle de . . .

[Texte]

The Vice-Chairman: After it is implemented, he does not have to do it any more.

Mr. Mayer: That is right. That is my concern. If the minister, it seems to me, has to make recommendations or the awards and sanctions can only be put in place as a result of the minister recommending they be put in place, and then when you go to 18.(2)(b) you find after they have been put in place it is the prerogative of the administrator to take them off unless otherwise directed by the minister—it seems to me there is an inconsistency there. Am I misreading it, or misinterpreting it?

• 2030

Mr. D. Lefebvre: In Clause 18.(1)(g), let us assume a scenario. The administrator recommends a scheme. It is not implemented for the moment; it is just recommended. Then you have to go to Clause 21. It is submitted to Parliament, regulations are passed by the Governor in Council following consultation with Parliament, and then there is an actual scheme.

That is the initial paragraph, or the introductory paragraph in Clause 18.(2), where it says: "where regulations . . . are in force pursuant to section 21 . . ." Then in Clause 18.(2)(b) you discontinue your activities related to the notional scheme.

Mr. Mayer: We really have not in this paragraph gotten anywhere where there can be anything implemented. It is still notional and actual, but not real.

Mr. Kroeger: No; Clause 18.(2)(a) says he administers the real one, and Clause 18.(2)(b) says he stops doing the notional one.

Mr. Mayer: Because it is replaced by the . . .

Mr. Kroeger: Because it is replaced by the real one.

Mr. Mayer: But the real one has not been put into play yet.

Mr. Kroeger: No, it has been put in place. It says that where regulations are in force the the administrator shall administer them. That means that since he is going to be doing that he can drop the other activity.

The Vice-Chairman: Okay, "shall".

Mr. Neil: We are waiting for the amendment to come.

An hon. Member: It is coming right now; it is right here.

Mr. Neil: If you will read it, Mr. Chairman, I will move it.

The Vice-Chairman: Mr. Neil moves that under Clause 18.(2)(a), after the word "and" on line 18, on page 9:

the minister shall cause such reports to be laid before Parliament within 15 days after receipt thereof, or if Parliament is not then sitting, on any of the first 15 days next thereafter that Parliament is sitting, and all such reports will stand permanently referred to any committee of Parliament established for the purpose of reviewing matters relating to transportation; and

[Traduction]

Le vice-président: Après sa mise en oeuvre, il n'a plus besoin de le faire.

M. Mayer: C'est exact. C'est ce qui me préoccupe. Il me semble que si le ministre doit faire des recommandations ou que des récompenses et des sanctions ne peuvent être appliquées que sur une recommandation du ministre, et alors, lorsque vous vous réferez à 18.(2)(b) vous trouvez qu'après avoir été appliquées, l'administrateur a la prerogative de les retirer à moins d'avis contraire du ministre—it me semble qu'il y a une inconséquence ici. Est-ce que je la lis mal ou l'interprète mal?

M. D. Lefebvre: Imaginons un scénario pour la disposition 18.(2)(g). L'administrateur recommande un barème. Elle n'est pas mise en oeuvre pour le moment elle est recommandée. Vous devez ensuite aller à la disposition 21. Elle est présentée au Parlement, les règlements sont adoptés par le gouverneur en conseil après consultation avec le Parlement et alors, il y un barème réel.

Ça, c'est l'alinéa initial, ou l'alinéa d'introduction de la disposition 18.(2), qui dit: où des règlements, . . . sont en vigueur en vertu de l'article 21 . . . Ensuite dans la disposition 18.(2)(b), vous cessez les activités reliées au barème conceptuel.

M. Mayer: Nous n'en sommes pas à la mise en oeuvre dans cet alinéa. C'est toujours conceptuel, mais pas réel.

M. Kroeger: Non. La disposition 18.(2)(a) dit qu'il administre le barème réel, et la disposition 18. (2)(b) dit qu'il cesse les activités du barème conceptuel.

M. Mayer: Parce qu'il est remplacé par . . .

M. Kroeger: Parce qu'il est remplacé par le vrai.

M. Mayer: Mais le vrai n'est pas encore entré en jeu.

M. Kroeger: Non, il est mis en oeuvre. On dit là où les règlements sont mis en vigueur, l'administrateur devra les administrer. Cela veut dire que puisqu'il fera cela, il peut laisser tomber l'autre activité.

Le vice-président: C'est cela, «devra».

M. Neil: Nous attendons l'amendement à venir.

Une voix: Il s'en vient; le voilà.

M. Neil: Si vous voulez le lire, monsieur le président, je le proposerai.

Le vice-président: M. Neil propose qu'on ajoute à la disposition 18.(2)(a), après le mot «et» de la ligne 18 à la page 9:

le ministre devra faire en sorte que de tels rapports soient présentés au Parlement 15 jours, ou moins, après sa réception ou, si le Parlement ne siège pas à ce moment, à n'importe quel des 15 premiers jours suivants alors que le Parlement siégera, et tous ces rapports seront référés de façon permanente à n'importe quel comité du Parlement établi afin de réviser les questions reliées au transport; et

[Text]

That is the amendment proposed by Mr. Neil.

Amendment agreed to.

Clause 18.(2) as amended agreed to

The Vice-Chairman: We have now completed Clause 18.

Mr. Benjamin: We have a question on Clause 18.(2)(b).

The Vice-Chairman: Oh, I beg your pardon. I will accept that, then. What is it, Mr. Althouse?

Mr. Althouse: Yes. The section that gives the power to the administrator to cease activities under Clause 18.(1)(e) to (g); that, I assume, includes Clause 18.(1)(f), which we have just amended to force reports to Parliament. Is that only on the notional?

Mr. D. Lefebvre: Yes, that is right.

Mr. Althouse: Or does it not now, since we are talking about a scheme of awards, apply to them as well?

Mr. D. Lefebvre: Reports of the notional schemes are discontinued when the notional scheme under Clause 21 is implemented. From there on in, you have reports to Parliament on the actual scheme.

The Vice-Chairman: From the amendment that just passed, yes.

Mr. D. Lefebvre: Yes.

The Vice-Chairman: Okay. With that clarification, I will ask: Shall Clause 18 as amended carry?

Clause 18 as amended agreed to.

The Vice-Chairman: We now look at Clause 19. Are there amendments proposed to Clause 19?

• 2035

On Clause 19

Mr. Benjamin: I have one, Mr. Chairman.

Mr. Mazankowski: I have a question, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Who goes first? Question by Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, what happens in the role of the administrator performing his duties and functions when there arises a conflict between the general or specific directions of the minister and the recommendations of the Senior Grain Transportation Committee?

Mr. Kroeger: He is an official and he follows the instructions of his minister.

Mr. Mazankowski: I see. Could you give me some examples of what you would envision as specific directions of the minister? I guess the reason, Mr. Chairman, is that I think in the evidence given to this committee by the current acting co-ordinator, he stressed there had to be neutrality and there had

[Translation]

C'est là l'amendement proposé par M. Neil.

Amendement adopté

L'article 18.(2) tel qu'amendé est adopté

Le vice-président: Nous avons maintenant achevé la disposition 18.

M. Benjamin: Nous avons une question sur la disposition 18.(2)(b).

Le vice-président: Oh, je m'excuse. Je l'accepterai donc. Qu'est-ce que c'est monsieur Althouse?

M. Althouse: Oui. Cet article qui donne le pouvoir à l'administrateur de cesser les activités en vertu de la disposition 18.(1)(e) à (g); cela inclut, j'imagine, la disposition 18.(1)(f), que nous venons d'amender pour que les rapports soient faits au Parlement. Est-ce que cela touche seulement le barème conceptuel?

M. D. Lefebvre: Oui, c'est exact.

M. Althouse: Puisque nous avons parlé d'un barème de sanctions, est-ce que cela s'applique à celui-ci aussi?

M. D. Lefebvre: Les rapports du barème conceptuel cessent lorsque le barème réel en vertu de la disposition 21 est mis en oeuvre. À partir de là, vous avez des rapports faits au Parlement sur le barème réel.

Le vice-président: À cause de l'amendement qui vient d'être adopté, oui.

M. D. Lefebvre: Oui.

Le vice-président: C'est bien. Je demanderai, avec cette clarification: la disposition 18 est-elle adoptée telle qu'amendée?

La disposition 18 telle qu'amendée est adoptée.

Le vice-président: Nous examinerons maintenant la disposition 19. Y a-t-il des amendements proposés à la disposition 19?

Quant à l'article 19

M. Benjamin: J'en ai un, monsieur le président.

M. Mazankowski: J'ai une question, monsieur le président.

Le vice-président: Qui passe le premier? La question de M. Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, qu'est-ce qui arrive au rôle de l'administrateur dans le cadre de ses devoirs et fonctions lorsqu'un conflit se lève entre les directives générales ou spécifiques du ministre et les recommandations du Comité supérieur du transport du grain?

M. Kroeger: Il est un fonctionnaire et il suit les instructions de son ministre.

M. Mazankowski: Je vois. Pourriez-vous me donner des exemples de ce que pourraient être les directives spécifiques du ministre? Monsieur le président, la raison est que je crois que les témoignages apportés à ce comité par le coordinateur intérimaire actuel ont souligné qu'il devait y avoir une

[Texte]

to be a certain amount of independence of the administrator, and yet I know, for all intents and purposes, the administrator is an arm of the minister. Of course, he has to be a peace-maker; he has to be a referee; he has to be a regulator. There are a whole host of things he is charged with in terms of responsibility. I guess when we are dealing with specific directions of the minister, I guess I am concerned about those specific measures that may conflict with or contradict the general directions of the Senior Grain Transportation Committee, who are the active participants within the whole system wanting to make it work.

What would you see as being examples of specific directions of the minister?

Mr. Kroeger: I will try a couple. I could imagine the minister saying: I am getting a lot of complaints about rapeseed cars piling up in the Port of Vancouver, look into that and get me a report in 10 days before Parliament comes back, because I am going to get questions about it.

A general direction might be for the minister to say: I think producer cars have some unrealized potential and there might be some better ways of handling that. Do you think, over the next few months, you and the committee could look into that and let me know your conclusions?

Those are two rather simplistic examples, but they might illustrate the general intent.

Mr. Mazankowski: Was there another example that you might ...

Mr. Kroeger: I suppose I could try some more. The minister might very well say that he would want the administrator to pursue with the railways the question of availability of boxcars for use on the Churchill line which cannot take hopper cars and to let him have a report on that.

Mr. Mazankowski: Could I ask Mr. McCannel whether in his view the legislative framework that is being established for the creation of the administrator provides an adequate framework for the administrator to not only be but appear to be neutral? Are you satisfied?

Mr. McCannel: Mr. Chairman, I think so. The connotation that we attached to neutrality in our presentation to the committee had to do more with neutrality in relationship to components within the industry. I mean, neutrality in the sense that the entity does not have a vested interest in the grain handling and transportation industry itself.

• 2040

I do not think we were really trying to make the point of neutrality in a relationship sense with government or with the minister or the general governmental process.

Mr. Mazankowski: Do you believe that under the current legislation the administrator will have a clear mandate and the necessary resources to deal with the complexity of the issues that face a person or an agency such as the grain transport

[Traduction]

neutralité et une certaine indépendance de la part de l'administrateur, et je sais par ailleurs, qu'à toutes fins pratiques, l'administrateur est un bras du ministre. Bien entendu, il doit être un modérateur, un arbitre, un régulateur. Il y a une quantité de choses dont il a la responsabilité. Je crois que lorsque nous avons affaire aux directives spécifiques du ministre, je suis inquiet que ces mesures spécifiques puissent entrer en conflit ou en contradiction avec les directives générales du Comité supérieur du transport du grain, qui sont les participants actifs qui veulent faire fonctionner tout le système.

Quels exemples voyez-vous de directives spécifiques du ministre?

M. Kroeger: Je vais en tenter quelques-uns. Je peux imaginer le ministre disant: beaucoup de plaintes me parviennent sur les wagons de colza qui s'accumulent dans le port de Vancouver, examinez la situation et faites-moi un rapport dans 10 jours avant que le parlement ne reprenne la session, parce que je serai questionné là-dessus.

Une directive générale pourrait être: je crois que les wagons de producteurs recèlent un potentiel inexploité et il peut y avoir un meilleur moyen de s'en servir. Pensez-vous que, pendant les prochains mois, le comité et vous pourriez étudier cela et me faire connaître vos conclusions?

Ces exemples sont plutôt simples, mais ils peuvent illustrer l'esprit général.

M. Mazankowski: Y a-t-il un autre exemple que vous pourriez ...

M. Kroeger: Je suppose que je peux en essayer d'autres. Le ministre pourrait très bien dire qu'il veut que l'administrateur étudie avec les compagnies de chemin de fer la disponibilité des wagons ouverts à être utilisés sur la ligne de Churchill falls qui n'accepte pas les wagons à trémie et qu'il veut un rapport là-dessus.

M. Mazankowski: Pourrais-je demander à M. McCannel si, à son avis, le cadre législatif qui est établi pour la création de l'administrateur fournit un cadre approprié à ce que l'administrateur non seulement soit, mais paraisse neutre? Êtes-vous satisfait?

M. McCannel: Monsieur le président, je le crois. La nuance que nous attachions à la neutralité dans notre présentation au comité se rattachait plus à la neutralité par rapport aux composantes au sein de l'industrie. Je veux dire, neutralité dans le sens que le corps constitué n'a pas de droits acquis dans l'industrie de la manutention et du transport du grain elle-même.

Je ne crois pas que nous essayions de soulever la question de la neutralité en rapport avec le gouvernement ou avec le ministre ou avec le processus gouvernemental en général.

M. Mazankowski: Croyez-vous qu'en vertu de la législation actuelle, l'administrateur aura un mandat clair et les ressources nécessaires pour faire face à la complexité des questions que devra confronter une personne ou une agence telle que

[Text]

authority? Given your experience and on-the-job training, so to speak, do you consider that the legislative framework and the resources that are provided would give a person such as yourself acting as the administrator the necessary mandate and clear authority to do the job?

Mr. McCannel: That is a very difficult one to answer. The experience to date is a very different model from what the world of tomorrow is going to be. So I am not sure how reliable it is as a guide to in fact answer your question, but in a general way of assessing the provisions of the bill in terms of the clarity or type of mandate I think it is reasonable and feasible and workable.

I think your question also included reference to resources, and I guess the only guideline I would have there to use is that certainly to date the issue of resources has not been a restricting or limiting factor. Given the general processes by which the government provides resources to its departmental units, I would expect that that would ensure adequate resources were made available.

Mr. Mazankowski: Would you say that the role of the administrator in terms of stature would be enhanced with the passage of the bill vis-à-vis the current setup in dealing with the various components and various players within the system?

Mr. McCannel: I think the answer to that is unquestionably yes, if for no other reason than having a statutory base upon which to operate.

Mr. Mazankowski: Has that created some difficulty heretofore?

Mr. McCannel: I think I would have to say yes. Some of the difficulty may be imaginary, but I think it is in fact real. It is in part a question of perception. It is a perception, I believe, in certain quarters within the industry that it is a temporary trial mandate and therefore may be subject to change. I think that in itself has been useful, but it also has imposed some limitations on the strength of the mandate.

Mr. Mazankowski: Would you care to elaborate on who the participants within the system might be or the types of participants that create that sort of perception problem or imaginary problem?

Mr. McCannel: I do not really think it would be appropriate to single out any one entity. I think it has occurred throughout the industry, and it has changed from time to time depending on the situation.

Mr. Mazankowski: How are you viewed in the eyes of the producers? Do you have a lot of dealings with producers? In a general way, can you give me some idea as to the kinds of contacts you have with producers, the frequency and how your relationship is with the rank and file producer? Do they come to you as the sort of last resort to have their problems sorted out? Do you play the role of peace-maker or referee or a sort of court-of-last-resort function?

[Translation]

l'autorité sur le transport du grain? Étant donné votre expérience et votre formation en cours d'emploi, pour ainsi dire, croyez-vous que le cadre législatif et que les ressources mises à sa disposition permettraient à une personne telle que vous, agissant à titre d'administrateur, le mandat nécessaire et l'autorité claire pour faire le travail?

M. McCannel: C'est une question très difficile. L'expérience actuelle est très différente de ce que sera le monde de demain. Je ne suis donc pas sûr qu'elle soit un guide très fiable pour répondre à votre question, mais dans une évaluation générale des dispositions du projet de loi quant à la clarté ou à son genre de mandat, je crois qu'il est raisonnable, faisable et praticable.

Je crois que votre question mentionnait aussi les ressources et je crois que la seule ligne directrice que j'aurais est que la question des ressources n'a sûrement pas été un facteur restrictif jusqu'à maintenant. Étant donné les processus généraux au moyen desquels le gouvernement fournit les ressources à ses unités ministérielles, je prévois que cela assurera que les ressources nécessaires seront disponibles.

M. Mazankowski: Croyez-vous que le rôle de l'administrateur, quant à son statut, serait rehaussé par l'adoption du projet de loi vis-à-vis le modèle courant pour faire face aux diverses composantes et aux divers intervenants au sein du système?

M. McCannel: Je crois que la réponse est oui, sans conteste, ne serait-ce que parce qu'il aurait un fondement statutaire sur lequel fonctionner.

M. Mazankowski: Cela vous a-t-il créé des difficultés auparavant?

M. McCannel: Je crois que je dois dire oui. Certains difficultés peuvent être imaginaires, mais je crois qu'elles sont réelles, en fait. C'est en partie une question de perception. C'est une perception, je crois, dans certains secteurs de l'industrie qu'il s'agit d'un mandat d'essai temporaire et, par conséquent, qu'il est sujet à modification. Je crois que cela a été utile en soi, mais cela a imposé certaines limites aussi à la force du mandat.

M. Mazankowski: Pourriez-vous élaborer sur quels peuvent être les participants du système ou sur le genre de participants qui ont créé ce genre de problèmes de perception ou de problème imaginaires?

M. McCannel: Je ne crois pas qu'il convienne d'identifier une entité. Je crois que cela s'est produit dans toute l'industrie, et cela a changé de temps en temps selon la situation.

M. Mazankowski: Comment les producteurs vous perçoivent? Avez-vous beaucoup de contacts avec les producteurs? D'une façon générale, pouvez-vous me donner une idée du genre de contacts que vous avez avec les producteurs, leur fréquence et quelle est votre relation avec le petit producteur? Viennent-ils vous voir comme une sorte de dernier recours afin de régler leurs problèmes? Jouez-vous un rôle de modérateur ou d'arbitre ou avez-vous une fonction d'instance de dernier recours?

[Texte]

• 2045

Mr. McCannel: In terms of the 150,00 or so permit holders who are moving grain, it would be inaccurate for me to suggest that we have interaction or communication with a large number. We do, however, have not infrequent communication or contact from individual producers, either on their behalf as individuals or through their various organizational interests.

Where it is a matter that is clearly our responsibility under our mandate, we will attempt to address the inquiry or complaint. Where it is a matter where we can only play a facilitating role through contacting another agent or entity, we will attempt to do that. But there are, of course, limits on how far we can go in an action sense to resolve some of the problems.

We have interaction with the producers through, I think, extensive attendance and participation in meetings of organizations and groups. We have our quarterly news letter which we publish and which is distributed freely to individuals, and the feedback we get, in terms of the information provided, shows a very positive appreciation. I guess I would generally assess that the producer attitude towards the GTA has been basically very positive.

Mr. Mazankowski: I guess when I talk about producers, Mr. Chairman, one producer who does not have much faith and confidence in your operation is the chairman of the Canadian Wheat Board Advisory Committee who, in evidence before this committee, said that from the standpoint of the advisory committee in his view it was a mistake to support the creation of the new agency back in 1959...

An hon. Member: 1979.

Mr. Mazankowski: 1979, I am sorry. I feel 20 years older.

And he makes the point that is made by my friends to the left, that you are going to take away all the powers of the Canadian Wheat Board and the Canadian Grain Commission, and that organizations such as yourself are just merely trying to find ways and means to justify your existence. He painted a very gloomy picture in so far as his opinion of the GTA as it is reflected in the minds of the producers. If you have that sort of harsh criticism, how do you deal with it? Under this bill, Mr. Atkinson may be right, your powers are going to be more solidified. Do you feel that you are a threat to the Canadian Wheat Board? Do you feel that your successor, whoever he may be under the provisions of this new act, will pose a threat to the Canadian Wheat Board?

Mr. McCannel: First of all, may I respond to the part of your question that asks how we deal with that kind of criticism? My answer would be that I think we deal with it by trying to do the job we have been given to do within our mandate and in the best possible way we know how to do it in an open, consistent, fair manner.

Secondly, do we pose a threat to the Wheat Board? From the way this bill is framed, and as I understand the intentions of the bill, I do not think there is that significant a change with

[Traduction]

M. McCannel: Au vu des 150,000 détenteurs de permis qui expédient du grain, il serait inexact de suggérer que nous avons des contacts avec un grand nombre d'entre eux. Toutefois, nous avons des contacts assez fréquents avec des producteurs individuels soit à titre individuel ou au nom des intérêts de leur organisation.

Là où ça relève clairement de la responsabilité de notre mandat, nous tenterons d'aider la demande ou la plainte. Lorsqu'il s'agit d'une question où nous pouvons jouer un rôle de modérateur par le contact avec un autre agent ou un autre corps constitué, nous tenterons de le faire. Mais, bien sûr, il y a des limites à ce que nous pouvons faire d'une façon active pour régler certains problèmes.

Nous avons des contacts avec les producteurs, je crois, par le biais de notre présence et de notre participation intensives aux réunions des organisations et des groupes. Nous avons une circulaire trimestrielle qui est publiée et distribuée gratuitement aux individus, et les réactions que nous obtenons, en termes de renseignements fournis, est très positive. Je crois que je peux dire qu'en général, l'attitude des producteurs envers la ATG est fondamentalement très positive.

M. Mazankowski: Je pense que lorsque je parle des producteurs, monsieur le président, un producteur qui n'a pas beaucoup de confiance ou de foi dans votre organisme est le président du Comité consultatif de la Commission canadienne du blé qui, en témoignage devant ce comité, a déclaré que, du point de vue du comité consultatif, à son avis, c'était une erreur d'appuyer la création d'une nouvelle agence en 1959...

Des voix: 1979.

M. Mazankowski: 1979, je m'excuse. Je me sens vingt ans plus vieux.

Et il soulevait le point que soulèvent mes amis de la gauche, e vous retirerez tous les pouvoirs de la Commission canadienne du blé et de la Commission canadienne du grain, et que les organisations telles que la vôtre essayaient tout juste de trouver des moyens et des façons de justifier leur existence. Il a fait un portrait très sombre quant à sa perception de la ATG qui reflète ce que pensent les producteurs. Si vous avez ce genre de critiques sévères, qu'en faites-vous? En vertu de ce projet de loi, M. Atkinson peut avoir raison, vos pouvoirs seront solidifiés. Pensez-vous que vous constituez une menace pour la Commission canadienne du blé? Pensez-vous que votre successeur, qui qu'il soit en vertu des dispositions de cette nouvelle loi, constituera une menace pour la Commission canadienne du blé?

M. McCannel: D'abord, puis-je répondre à la partie de votre question qui a trait à ce que nous faisons de ce genre de critiques? Ma réponse est que je crois que nous y répondons en tentant de faire le travail qui nous a été confié par notre mandat de la meilleure façon que nous connaissons et d'une manière ouverte, conséquente et équitable.

Deuxièmement, constituons-nous une menace pour la Commission canadienne du blé? De la façon que ce projet de loi est formulé, et selon ma compréhension de l'esprit du projet

[Text]

respect to car allocation from the way the system now works. I think you heard testimony from the Chief Commissioner of the Canadian Wheat Board to the effect that the agency has not interfered with or adversely affected the board's responsibility in grain transportation under the existing system. In other words, they enjoy and retain responsibility for control over the aspects of transportation that are of direct concern and interest to them, namely the block shipping system.

• 2050

Now if, in the process of pursuing some of the other responsibilities that are incorporated in this bill, the performance of the Wheat Board is included as that of one of the system participants, it is conceivable that out of this bill could come a process that would raise questions about the Wheat Board's performance that might be perceived as threatening to their role and responsibility. Those are all, I think, hypothetical possibilities, but presumably they are no more threatening to the board's interests than they are to any other system participant's interests in the total industry.

Mr. Mazankowski: Just one follow-up question, Mr. Chairman. Mr. McCannel raised the matter of the Canadian Wheat Board. In their presentation before this committee they did say that the current arrangement, with the Grain Transportation Authority making the initial splits in car allocations—to use their word—has not become too cumbersome, but they did signal a warning to legislators by saying, and I quote:

But a danger exists. Policymakers should be very careful in not separating further the vital link needed between transportation and sales.

—the board's argument being that to have control over the transportation system is very vital to expediting their sales.

Again, is there something within that statement, in your view, that we, as legislators, should take heed of? We all know that the Canadian Wheat Board enjoys popular support in the western agricultural community within the Wheat Board area. I think anything the committee would do in a perceived way, or otherwise, would be looked upon with some degree of scepticism. There are those who have different feelings about the board, but I think in general terms there is broadly based support for the Canadian Wheat Board. Is there something, in your view, in the statement of Mr. Jarvis that we should be particularly cognizant of?

Mr. McCannel: I would believe the board's caution is a natural protective posture in order to try to forewarn, or to ensure that nothing untoward is done that could precipitously or easily affect their independence or the authority they now enjoy.

[Translation]

de loi, je ne crois pas qu'il y ait un changement aussi important quant à la répartition des wagons par rapport à la façon que le système fonctionne présentement. Je crois que vous avez entendu le témoignage du Commissaire en chef de la Commission canadienne du blé à l'effet que l'agence ne s'est pas ingérée ou n'a pas affecté négativement la responsabilité de la Commission quant au transport du grain au moyen du système existant. En d'autres mots, ils jouissent et conservent la responsabilité du contrôle des aspects du transport qui les intéressent ou les préoccupent directement, nommément le système global d'expédition.

Maintenant, si dans le processus de la poursuite des autres responsabilités qui sont intégrées dans ce projet de loi, la performance de la Commission canadienne du blé est incluse à titre d'un des participants du système, il est concevable que ce projet de loi donne naissance à un processus qui soulèverait des questions sur la performance de la Commission canadienne du blé et qui pourraient être perçues comme une menace pour leur rôle et leurs responsabilités. Ce sont toutes là des possibilités hypothétiques, mais elles ne sont probablement pas plus menaçantes pour les intérêts de la Commission qu'elles ne le sont pour les intérêts de tout autre participant du système dans toute l'industrie.

M. Mazankowski: Une dernière question, monsieur le président. M. McCannel a soulevé la question de la Commission canadienne du blé. Dans leur présentation devant ce comité, ils ont dit que l'arrangement actuel, l'Autorité sur le transport du grain effectuant la division initiale des répartitions de wagons—pour utiliser leur expression—n'est pas devenue trop encombrante, mais ils ont signalé aux législateurs, et je cite:

Mais un danger existe. Les concepteurs de la politique devraient être très attentifs à ne pas séparer davantage le lien vital nécessaire entre le transport et les ventes.

... l'argument de la commission est que le contrôle sur le système de transport est essentiel à l'accélération de leurs ventes.

Encore une fois, y a-t-il dans ce témoignage, à votre avis, des éléments que nous, à titre de législateurs, devrions prendre en considération? Nous savons tous que la Commission canadienne du blé jouit d'un appui populaire dans la communauté agricole de l'Ouest, dans le secteur de la Commission du blé. Je crois que quoi que fasse le comité, ce sera reçu avec beaucoup de scepticisme. Il y a ceux qui perçoivent la Commission différemment, mais je crois qu'en termes généraux, l'appui à la Commission canadienne du blé est très répandu. À votre avis, y a-t-il dans le témoignage de M. Jarvis des éléments dont nous devrions tenir compte?

M. McCannel: Je crois que la prudence de la commission est un geste naturel d'auto-défense afin de prévenir, ou pour assurer que rien n'est fait qui pourrait rapidement ou facilement affecter leur indépendance ou l'autorité dont elle jouit maintenant.

[Texte]

• 2055

I believe that, with the provisions of this bill and given that the board itself is a participant in the process, given the checks and balances which are embedded in the bill in terms of what must be done and how change must be made, and given, as you suggest, the widespread popularity the board enjoys in the eyes of the producing community—there is every assurance in the world that no precipitous, adverse, untoward action likely would be taken prejudicial to the board's interests, without it being very carefully considered and debated.

The Vice-Chairman: Mr. McKnight, please.

Mr. McKnight: I have an amendment to present . . .

The Vice-Chairman: Yes, you are first in line with the amendment. It is on page 9, Clause 19.(2), after line 29.

Mr. McKnight: Why do we not proceed? My copies are substituting a (3) rather than a (2); do you have other amendments before that?

The Vice-Chairman: Yes; we have one from Mr. Benjamin at line 35. Please go ahead, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I move that Bill C-155 be amended by adding the following words immediately after line 35 at page 9:

(3) The provisions of this Act respecting the duties and functions of the Administrator do not restrict the powers of the Canadian Wheat Board under the Canada Wheat Board Act respecting the implementation and administration of the quota system and the allocation of railway cars for the movement of grain; and such powers shall not be transferred by the Governor in Council from the Canadian Wheat Board to any other agency of the Government of Canada.

Now, Mr. Chairman, I tried unsuccessfully in earlier clauses to exclude the two agencies, the Canadian Grain Commission and the Canadian Wheat Board, from even the contemplation of awards and sanctions by another agency upon two other agencies of the Crown. My colleagues did not see fit to accept that. The comments of Mr. McCannel have frightened me even more.

So I want to suggest that, while Clause 19.(2) exempts the Canadian Grain Commission under the Canada Grain Act from their responsibilities—namely, respecting the handling of grain in elevators which will automatically include grades and qualities . . . well, there was no agreement to exclude the Canadian Grain Commission and the Canadian Wheat Board in previous clauses of the bill but, for some reason or other, there is an exemption here for the Canadian Grain Commission in Clause 19.(2). So if that is logical, it is even more logical to have a further subclause that provides the same kind of exemptions regarding the duties and functions of the Canadian Wheat Board and its powers.

[Traduction]

Je crois qu'avec les dispositions du projet de loi et compte tenu de la participation de la Commission même dans le contexte du processus, des vérifications et des ajustements que prévoit le projet de loi relativement à ce qui doit être fait et à la façon dont le changement doit s'effectuer et compte tenu, comme vous le dites, de la grande popularité dont jouit la commission auprès du groupe des producteurs, on peut être assuré de façon très ferme qu'aucune action précipitée, nuisible ou préjudiciable aux intérêts de la commission ne sera prise sans que la question n'ait fait l'objet de discussions et d'études attentives.

Le vice-président: Monsieur McKnight, s'il vous plaît.

M. McKnight: Je voudrais présenter un amendement.

Le vice-président: Oui, c'est à votre tour de présenter votre amendement. C'est à la page 9, l'article 19.(2) après la ligne 29.

M. McKnight: Qu'est-ce qui ne va pas? Mes copies indiquent un (3) plutôt qu'un (2). Avez-vous d'autres amendements avant cela?

Le vice-président: Oui, nous en avons un de M. Benjamin à la ligne 35. Allez-y, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, je propose de modifier le projet de loi C-155 en ajoutant les mots suivants immédiatement après la ligne 35 de la page 9:

(3) Les dispositions de la présente loi relatives aux fonctions de l'administrateur ne limitent pas les pouvoirs de la Commission canadienne du blé prévus à la Loi sur la Commission canadienne du blé concernant la mise en oeuvre et l'administration du système de quotas et l'affectation des wagons pour les mouvements du grain; et ces pouvoirs ne seront pas transférés par le gouverneur en conseil de la Commission canadienne du blé à quelque autre organisme que ce soit du gouvernement du Canada.

Monsieur le président, j'ai tenté sans grand succès de préserver dans le contexte de dispositions précédentes les deux organismes, la Commission canadienne des grains et la Commission canadienne du blé, de la possibilité même qu'un autre organisme de la Couronne pense à attribuer des primes et des sanctions à deux autres organismes de la Couronne. Mes collègues n'ont pas jugé à propos de consentir à cela. Les remarques de M. McCannel ont fait naître encore plus de craintes chez moi.

Je veux donc faire remarquer que bien que l'article 19.(2) préserve les pouvoirs de la Commission canadienne des grains prévus à la Loi sur les grains du Canada concernant la manutention du grain dans les élévateurs, ce qui inclut automatiquement les types et les qualités différentes de grain, rien n'est prévu pour préserver ceux de la Commission canadienne des grains et de la Commission canadienne du blé dans les dispositions précédentes du projet de loi, mais que pour quelque raison, l'article 19.(2) prévoit ici une exemption à l'égard de ceux de la Commission canadienne des grains. Donc, si cela est logique, il est encore plus logique qu'il y ait un autre

[Text]

The Vice-Chairman: I certainly do not have expertise in this area, but I am advised by the clerk and by the legal counsel that, by trying to insert amendment to the Canadian Wheat Board Act...

Mr. Benjamin: It is not meant for the Canadian Wheat Board Act.

The Vice-Chairman: But it is affecting the Canadian Wheat Board Act and, under Section 97.(b) of the Canada Grain Act, an amendment may not amend a statute which is not before this committee. You are indirectly affecting the Canadian Wheat Board Act by inserting it in this Bill C-155.

• 2100

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I presume, then, that under Clause 19.(2) we are also indirectly affecting the Canada Grain Act.

The Vice-Chairman: We are following the same format.

Mr. Benjamin: We are following exactly the same format.

The Vice-Chairman: One moment. Mr. Thompson will...

Mr. Thompson: Mr. Chairman, the brief discussion we had related to the second part of Mr. Benjamin's amendment, not to the first part. The second part, as I understand it, purports to place a limit on the power under 97(b) of the Canada Grain Act.

The Vice-Chairman: Yes. "Such powers shall not be transferred by the Governor in Council..."

Mr. Benjamin: You mean the part that reads:

Such powers shall not be transferred by the Governor in Council from the Canadian Wheat Board to any other agency of the Government of Canada.

The Vice-Chairman: Yes.

Mr. Benjamin: All right, then, we will leave it with a period at the end of "movement of grain".

The Vice-Chairman: That does not affect the powers of the Governor in Council over the Canadian Wheat Board. I will read it here:

The provisions of this part, respecting the duties and functions of the administrator, do not restrict the powers of the Canadian Wheat Board under the Canadian Wheat Board Act respecting the implementation and administration of the quota system and the allocation of railway cars for the movement of grain.

The Vice-Chairman: Mr. Lefebvre, would you like to look at this text?

Mr. D. Lefebvre: Mr. Chairman, although the amendment may create a certain amount of doubt, which I would certainly

[Translation]

alinéa prévoyant le même genre d'exemption au sujet des fonctions et des pouvoirs de la Commission canadienne du blé.

Le vice-président: Je ne suis sûrement pas expert dans ce domaine, mais le greffier et le conseiller juridique m'informent qu'en voulant faire un amendement à la Loi sur la Commission canadienne du blé...

M. Benjamin: L'amendement ne porte pas sur la Loi sur la Commission canadienne du blé.

Le vice-président: Mais il touche la Loi sur la Commission canadienne du blé et conformément à l'article 97.(b) de la Loi sur les grains du Canada, un amendement ne peut modifier une mesure législative ne faisant pas l'objet de l'étude du Comité. Vous touchez indirectement à la Loi sur la Commission canadienne du blé en portant cet amendement au projet de loi C-155.

M. Benjamin: Monsieur le président, je suppose alors que par l'article 19.(2), nous touchons aussi indirectement à la Loi sur les grains du Canada.

Le vice-président: Nous adoptons la même procédure.

M. Benjamin: Nous adoptons exactement la même procédure.

Le vice-président: Un instant. Monsieur Thompson.

M. Thompson: Monsieur le président, la brève discussion que nous avons eue concernait la deuxième partie de l'amendement de M. Benjamin, non la première. La deuxième partie de l'amendement, de la façon dont je l'interprète, veut imposer une limite aux pouvoirs que confère l'article 97b) de la Loi sur les grains du Canada.

Le vice-président: Oui. «Les pouvoirs en question ne seront pas transférés par le gouverneur en conseil...»

M. Benjamin: Vous parlez de la partie qui se lit comme suit:

Les pouvoirs en question ne seront pas transférés par le gouverneur en conseil de la Commission canadienne du blé à quelque autre organisme que ce soit du gouvernement du Canada.

Le vice-président: Oui.

M. Benjamin: Bien, alors, nous allons mettre un point après «mouvement des grains».

Le vice-président: Cela n'affecte en rien les pouvoirs du gouverneur en conseil à l'égard de la Commission canadienne du blé. Je lis:

Les dispositions de la présente partie relatives aux fonctions de l'administrateur ne limitent pas les pouvoirs de la Commission canadienne du blé prévues à la Loi sur la Commission canadienne du blé concernant la mise en oeuvre et l'administration du système de quota et l'affectation des wagons pour les mouvements des grains.

Le vice-président: Monsieur Lefebvre, voudriez-vous jeter un coup d'oeil à ce texte?

M. D. Lefebvre: Monsieur le président, bien que l'amendement puisse générer un certain doute, que je préférerais ne pas

[*Texte*]

prefer not to have, I would agree that notwithstanding this amendment, the Governor in Council could, under Section 97(b) of the Canada Grain Act, transfer to the administrator any of the powers of the Wheat Board to allocate railway cars. This amendment, since it talks about allocation of railway cars, however, introduces a certain amount of confusion, or a certain difficulty of interpretation, that it would be preferable not to have if it is the intent, indeed, of Parliament not to interfere with this power of the Governor in Council under 97(b).

Mr. Benjamin: May I ask Mr. Lefebvre, Mr. Chairman, what is then the purpose of Clause 19(2):

... do not restrict the powers of the Canadian Grain Commission under the *Canada Grain Act* respecting the handling of grain in elevators.

What is the difference between that—it is an agency of the government—and saying exactly the same thing? Subclause (2) refers to the handling of grain in elevators. It is specific about the powers of the Canadian Grain Commission. So we have said the same thing about the Canadian Wheat Board under the Canada Wheat Board Act on the allocation of railway cars and the quota system. What is good about one and not good about the other? What is confusing about it? I thought it was very clear and specific. The Governor in Council can still do any damned thing he wants, anyway, under 97(b), or whatever it is.

Mr. D. Lefebvre: I said, Mr. Chairman, the amendment was, I thought, acceptable, in that it does not amend the Canada Grain Act.

Mr. Benjamin: No, the Canadian Wheat Board Act, as it applies to the Canadian Wheat Board.

• 2105

Mr. D. Lefebvre: That is what I said. I said that your amendment in my view does not amend the Canada Grain Act, which your amendment before was amending.

Mr. Benjamin: What amendment before?

Mr. D. Lefebvre: The part of your amendment is amending the Canada Grain Act. I said that in my view the first part does not amend the Canada Grain Act.

The Vice-Chairman: Thank you.

Mr. McKnight has a question.

Mr. McKnight: Mr. Chairman, the similarity of amendments—ours was to amend; mine was to go into (3): “and the provisions of this part respecting the duties and functions of the administrator do not restrict the powers of the Canadian Wheat Board under the Canadian Wheat Board Act to make available the quantities and types of grain necessary to achieve sales commitments on behalf and in the interests of producers”. Does that make it any cleaner?

[*Traduction*]

voir inclure, je serais d'accord que nonobstant cet amendement, le gouverneur en conseil puisse, en vertu de l'article 97b) de la Loi sur les grains du Canada, transmettre à l'administrateur tous les pouvoirs qu'il jugera bon de la Commission du blé d'affecter les wagons. Cet amendement touchant en partie à l'affectation des wagons entraîne cependant un certain degré de confusion ou une certaine difficulté d'interprétation qui ne devrait pas exister si le Parlement a véritablement l'intention de ne pas toucher au pouvoir que détient le gouverneur en conseil en vertu de l'article 97 b).

M. Benjamin: Puis-je alors demander à M. Lefebvre, monsieur le président, ce qu'est l'objet de l'article 19(2):

... ne limitent pas les pouvoirs de la Commission canadienne des grains prévus à la Loi sur les grains du Canada concernant la manutention du grain dans les élévateurs.

Quelle est la différence? Il s'agit d'un organisme du gouvernement et il me semble que c'est exactement la même chose? L'alinéa (2) fait référence à la manutention du grain dans les élévateurs. Il touche de façon très précise les pouvoirs de la Commission canadienne des grains. En fait, nous avons tout simplement dit la même chose à propos de la Commission canadienne du blé et des pouvoirs que lui accorde la Loi sur la Commission canadienne du blé au sujet de l'affectation des wagons et du système de quota. Qu'est-ce qui va pour l'une et ne va pas pour l'autre? Qu'y a-t-il de si confus? Je croyais que ce que nous avons dit était clair et précis. Le gouverneur en conseil peut toujours faire exactement tout ce qu'il veut de toute façon en vertu de l'article 97b) ou de quelque autre article.

M. D. Lefebvre: J'ai dit, monsieur le président, que l'amendement était acceptable de par le fait qu'il ne vient pas modifier la Loi sur les grains du Canada.

M. Benjamin: Non, la Loi sur la Commission canadienne du blé en ce qui a trait à la Commission canadienne du blé.

M. D. Lefebvre: C'est ce que j'ai dit. J'ai dit que d'après moi, votre amendement ne modifie pas la loi sur les grains du Canada alors que celui que vous proposiez avant le faisait.

M. Benjamin: De quel amendement parlez-vous?

M. D. Lefebvre: De la partie de votre amendement qui modifie la loi sur les grains du Canada. J'ai dit que selon moi, la première partie ne modifie pas la loi sur les grains du Canada.

Le vice-président: Merci.

Monsieur McKnight, vous avez une question?

M. McKnight: Monsieur le président, la confusion vient peut-être de la similarité de nos amendements. Le mien était destiné à aller en (3): «les dispositions de la présente partie relative aux fonctions de l'administrateur ne limitent pas les pouvoirs de la Commission canadienne du blé prévus à la loi sur la Commission canadienne du blé de faire en sorte qu'il y ait suffisamment de grain du type et de la quantité nécessaire pour répondre aux engagements commerciaux des producteurs

[Text]

Mr. Benjamin: But it would seem, then, that to accomplish that you would also have to conclude the allocation of railway cars and the implementation and administration of the quota system.

Mr. D. Lefebvre: I am not sure what your wording means. There are many words in there. If you were to . . .

Mr. McKnight: My understanding of it would be that it would include the quota system which is administered by the Canadian Wheat Board and it would include the allocation of cars because it is necessary to achieve sales commitments on behalf of and in the interests of producers.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman . . .

The Vice-Chairman: Let Mr. Lefebvre answer. He was answering Mr. McKnight.

Mr. D. Lefebvre: Mr. Chairman, right now Section 97.(b)—first of all the legislative scheme with respect to allocation of cars is somewhat complex already because you have provisions in the Canadian Wheat Board Act, you have provisions with respect to producer cars in the Canada Grain Act and you have Sections 97 and 100 of also the Canada Grain Act. To add in another statute yet some references to car allocation in a general, if not vague, context, makes it necessary to read those words in addition to all the rest and try to make out the intent. So to say that the present statute does not affect the powers of the Wheat Board with respect to its marketing activities, with respect to the purchasing and selling of grain—it is something that is not referred to; it would not create more confusion and would clearly protect the main purpose of the Wheat Board. But to add allocation of railroad cars I think adds an element of confusion.

Mr. McKnight: Mr. Chairman, I think my attempt was to not add that as a specific . . .

An hon. Member: But it was inferred.

Mr. McKnight: No, it is not inferred in a formal sense unless one infers that sales and commitments on behalf and in the interests of producers . . .

The Canadian Wheat Board Act requires the Canadian Wheat Board to make available to itself quantities and types of grain. It also requires it to achieve sales commitments on behalf of and in the interests of producers. That is part of the act. That is a requirement given the Canadian Wheat Board Act.

Mr. D. Lefebvre: Are you referring to the provisions in the act, Mr. McKnight?

Mr. McKnight: Yes. Is not the Canadian Wheat Board directed under the Canadian Wheat Board Act?

Maybe I should ask Mr. Thompson: Under the Canadian Wheat Board Act, is one of the responsibilities of the Canadian Wheat Board to achieve sales commitments on behalf of and in the interests of producers?

[Translation]

et servir au mieux leurs intérêts». Cela rend-il les choses plus claires?

M. Benjamin: Il me semblerait cependant que pour arriver à cela il faudrait aussi inclure l'affectation des wagons et la mise en oeuvre et l'administration du système de quotas.

M. D. Lefebvre: Je ne suis pas trop certain de comprendre votre amendement. Il contient bien des mots.

M. McKnight: De la façon dont je vois les choses, il faudrait inclure le système de quotas administré par la Commission canadienne du blé et l'affectation des wagons parce qu'elle est nécessaire pour répondre aux engagements commerciaux des producteurs et servir au mieux leurs intérêts.

M. Benjamin: Monsieur le président; . . .

Le vice-président: Laissez répondre M. Lefebvre. Il était en train de répondre à M. McKnight.

M. D. Lefebvre: Monsieur le président, la législation concernant l'affectation des wagons est déjà pas mal complexe à cause des dispositions de la Loi sur la Commission canadienne du blé, de celles relatives aux wagons des producteurs de la Loi sur les grains du Canada et des articles 97 et 100 de la même loi. Ajoutez une autre mesure faisant référence à l'affectation des wagons en général dans un contexte plutôt vague nous oblige à lire ces mots en plus de tout le reste et à essayer d'en faire ressortir le but. Donc, dire que la mesure actuelle n'affecte pas les pouvoirs de la Commission du blé en ce qui a trait à ses activités de commercialisation, d'achat et de vente du grain ne créerait pas plus de confusion et protégerait clairement le but principal de la Commission du blé. Cependant, ajouter l'affectation des wagons revient à ajouter, je pense, un élément de confusion.

M. McKnight: Monsieur le président, je n'avais pas l'intention d'ajouter cela comme . . .

Une voix: Mais c'était sous-entendu.

M. McKnight: Non, ce n'était pas sous-entendu au sens formel à moins qu'on ne suppose que les ventes et les engagements qui sont pris au profit des producteurs et dans leurs intérêts . . .

La Loi sur la Commission canadienne du blé exige de la Commission qu'elle s'arrange pour disposer de certaines quantités de certains types de grain. Elle lui demande aussi de réaliser des ventes au profit des producteurs et dans leurs intérêts. Cela fait partie de la Loi. Il s'agit d'une exigence de la Loi sur la Commission canadienne du blé.

M. D. Lefebvre: Faites-vous référence aux dispositions de la loi, monsieur McKnight?

M. McKnight: Oui. La Commission canadienne du blé ne doit-elle pas se conformer à la Loi sur la Commission canadienne du blé?

Peut-être devrais-je poser ma question à M. Thompson: En vertu de la Loi sur la Commission canadienne du blé, n'est-il pas de la responsabilité de la Commission de voir à la réalisation des ventes au profit des producteurs et dans leurs intérêts?

[Texte]

The Vice-Chairman: While Mr. Lefebvre is studying your question, Mr. Thompson would like to make an observation.

Mr. Thompson: I may have missed something, but I thought as between the two proposals before the committee Mr. Lefebvre was favouring the one which did not make specific reference to car allocation. I would share Mr. Lefebvre's concern about the complex matrix of authorities which now govern car allocation.

• 2110

We have a combination of statutes and regulations and orders in council administered by different entities, and it is my sincere advice to the committee to stay away, if possible, from the introduction of any words that might further cloud an already murky situation.

In looking at the proposal advanced by Mr. McKnight, I believe what he has attempted to do is to provide a subclause which counterbalances the provision concerning the Grain Commission, and in that particular subclause the reference is to the handling of grain in elevators; and I believe that identifies the main function of that commission. Now, the wording advanced by Mr. McKnight, as I understand it, identifies the central or core function of the Wheat Board, and I think it would be very difficult to confuse that with specific car-allocation powers that are spread throughout the legislation now.

But to deal with Mr. Benjamin's foremost concern, which is obviously the car-allocation power in the Wheat Board, I think it can be argued that the Wheat Board could maintain that its commitment to make sales, its commitment to achieve sales in the interests of producers, is its central activity; and any effort by the administrator to intervene within that sphere would be successfully rebuffed by the McKnight amendment.

The Vice-Chairman: I just want to clarify a point here, Mr. Benjamin, and all members present. Mr. McKnight's amendment was on an earlier line, but he changed it to be on exactly the same line 29 as your amendment. I cannot be considering two amendments at the same time.

Mr. Benjamin: If Mr. McKnight's amendment covers the ground that I am concerned about as well as any ground he is concerned about, I will be quite happy to withdraw mine and move his in. But I need more out of our legal counsel and our officials.

Mr. Chairman, it is a fact the Governor in Council has the authority now to change the powers of the Canadian Grain Commission, the Canadian Wheat Board, or the Grain Transportation Co-ordinator. He can move those powers back and forth amongst the three, or he can take them away from all three and put them onto something else; which I submit is

[Traduction]

Le vice-président: Pendant que M. Lefebvre étudie votre question, M. Thompson aimerait faire une remarque.

M. Thompson: Il se peut que j'aie manqué quelque chose, mais je pensais qu'entre les deux propositions faites au Comité, M. Lefebvre était plutôt en faveur de celle qui ne faisait pas référence de façon précise à l'affectation des wagons. Je serais enclin à partager les préoccupations de M. Lefebvre envers le système complexe des différentes règles qui gouvernent l'affectation des wagons à l'heure actuelle.

Nous avons déjà tout un ensemble de lois, de règlements et de décrets du conseil administrés par différents organismes et je recommanderais très sincèrement au comité d'éviter autant que possible d'introduire quelque mot que ce soit qui puisse venir obscurcir davantage une situation déjà fort embrouillée.

Si l'on considère la proposition de M. McKnight, je crois que son intention était d'introduire un alinéa pour contrebalancer la disposition relative aux pouvoirs de la Commission canadienne des grains, en ce qui concerne particulièrement la manutention du grain dans les élévateurs, ce qui, je crois, cerne assez bien la responsabilité première de cette commission. Telle que je la comprends, la formulation avancée par M. McKnight identifie la responsabilité première de la Commission canadienne du blé et je pense qu'il serait très difficile de la confondre avec les pouvoirs spécifiques relatifs à l'affectation des wagons qui sont maintenant disséminés un peu partout dans le projet de loi.

Mais pour traiter plus aisément de l'inquiétude principale de M. Benjamin qui concerne de toute évidence le pouvoir relatif à l'affectation des wagons de la Commission du blé, je pense qu'on pourrait avancer que la Commission du blé pourrait maintenir que l'engagement qu'elle prend de faire des ventes, l'engagement de faire des ventes dans l'intérêt des producteurs est son activité principale; et toute tentative de la part de l'administrateur d'intervenir dans ce domaine de compétence serait facilement neutralisée grâce à l'amendement de M. McKnight.

Le vice-président: Je veux éclaircir un point au bénéfice de M. Benjamin et de tous les autres membres présents. L'amendement de M. McKnight portait sur une ligne précédant la ligne 29, mais il l'a changé pour qu'il porte exactement sur la même ligne que votre amendement, la ligne 29. Je ne peux admettre deux amendements en même temps.

M. Benjamin: Si l'amendement de M. McKnight englobe les points qui me préoccupent en même temps que les siens, je serai très heureux de retirer le mien et de proposer son amendement à la place. J'ai cependant besoin de plus de renseignements de notre conseiller juridique et des hauts fonctionnaires.

Monsieur le président, il est désormais certain que le gouverneur en conseil a maintenant l'autorité de modifier les pouvoirs de la Commission canadienne des grains, de la Commission canadienne du blé ou du coordonnateur du transport du grain. Il peut transmettre ces pouvoirs de l'un à l'autre ou il peut les leur enlever et les transmettre à un autre

[Text]

the intent of this legislation. The purport and the result of this legislation is that it is inevitable that the allocation of railway cars will be removed from the Canadian Grain Commission and the Canadian Wheat Board and that the Grain Transportation Administrator could interfere with, adjust, or change the quota system.

We on this side of the table are endeavouring to preserve the integrity and the authorities of the Canadian Wheat Board and the Canadian Grain Commission. We are told that I cannot have an amendment that says the powers cannot be transferred by the Governor in Council. But I remind you, Mr. Chairman and the committee and the officials and the legal counsel, "It is an economic fact in the grain industry", to quote the Canadian Wheat Board:

Transportation and sales are inextricably linked; but transportation must effectively serve sales needs. The current system with the GTA...

—I think that is the GTC...

... making the initial splits in cars has not become too cumbersome. But a danger exists. Policy makers—and we say this to you...

—said Mr. Jarvis...

... should be very careful in not separating further the vital link between transportation and sales.

The Canadian Wheat Board Advisory Committee said exactly the same thing; not in the exact words, but the same thing. Mr. Gibbings, who has just completed about 12 or 15 years as a Wheat Board Commissioner and now speaks as a private citizen and as a grain producer said it:

It is imperative that grain sales and grain transportation not be separated. The Canadian Wheat Board must be able to arrange the transportation of its own product or it cannot fulfil its obligations to western grain producers or their customers overseas. The board's marketing success, meaning sales success, depends on its ability to make day-by-day or even hour-by-hour decisions on grain movement. Its flexibility must not be compromised.

• 2115

Now, Mr. McKnight and I are trying to preserve that ability of the Canadian Wheat Board. The Canadian Grain Commission, if they are not restricted just with respect to handling of grain in elevators, loses its powers to authorize the allocation of producer cars; the Canadian Wheat Board loses its authority on the allocation of board and non-board cars for board and non-board grains.

There is no ifs, ands or buts about it, this legislation is designed to gather under a new agency the powers and

[Translation]

organisme, ce à quoi on veut en arriver par le biais de cette législation. Le but et le résultat de cette législation rendent inévitable que l'affectation des wagons ne fasse plus partie des responsabilités de la Commission canadienne des grains et de la Commission canadienne du blé et que l'administrateur du transport du grain puisse intervenir au niveau du système des quotas, le rajuster ou le modifier.

De notre côté, nous nous efforçons de préserver l'intégrité et les pouvoirs de la Commission canadienne du blé et de la Commission canadienne des grains. On nous dit que je ne peux proposer un amendement stipulant que les pouvoirs ne peuvent être transférés par le gouverneur en conseil. Je vous rappelle cependant, monsieur le président, messieurs les membres du comité, messieurs les hauts fonctionnaires et monsieur le conseiller juridique, qu'il s'agit d'un fait économique de l'industrie des grains, comme le disait la Commission canadienne du blé:

Le transport et les ventes sont inextricablement liés, mais le transport doit répondre de façon efficace aux besoins existants au niveau de la vente. Le système actuel administré par l'OTG...

... Je crois que c'est le GTC...

qui fait le partage initial des wagons n'est pas devenu trop lourd. Le danger existe cependant. Ceux qui font les politiques, et c'est à vous que je m'adresse, messieurs,

... M. Jarvis a dit...

devraient faire très attention de ne pas séparer davantage les liens vitaux entre le transport et les ventes.

Le comité consultatif de la Commission canadienne du blé a exprimé exactement la même chose, pas dans les mêmes termes exactement, mais cela revenait au même. M. Gibbings, qui vient tout juste de terminer un mandat de 12 à 15 ans à titre de commissaire de la Commission du blé et qui parle maintenant en qualité de simple citoyen et de producteur de grain, a dit:

Il est essentiel de ne pas séparer la vente et le transport du grain. La Commission canadienne du blé doit être en mesure d'organiser le transport de son propre produit, sinon elle ne pourra pas s'acquitter des obligations qu'elle possède envers les producteurs de grain de l'Ouest ou ses clients d'outre-mer. Le succès de la Commission sur le plan de la commercialisation, c'est-à-dire de la vente, dépend de son aptitude à prendre des décisions chaque jour, ou même chaque heure au sujet du transport du grain. Sa souplesse ne doit pas être compromise.

M. McKnight et moi voulons que la Commission canadienne du blé garde cette aptitude. Si la Commission ne se limite pas à la manutention du grain dans les élévateurs, elle perd son pouvoir d'autoriser l'attribution des wagons aux producteurs; elle perd son pouvoir de répartir ses propres wagons et les autres à l'égard des grains de la Commission et des autres grains.

Il est indubitable que ce projet de loi vise à regrouper dans un seul organisme les pouvoirs qu'exercent à l'heure actuelle la

[Texte]

authorities presently exercised by the Canadian Wheat Board and the Canadian Grain Commission, and if that is not an attack on the Canadian Wheat Board and orderly marketing on the best bloody sales grain marketing system in the world, I do not know what else would be. As I warned in second reading on this bill, Mr. Chairman, that is one of the things in this bill we are not going to stand for. I do not understand why there has to be all this . . .

Mr. Lefebvre talks about the murky allocation of railway cars, because it is under the Canadian Grain Commission and the Canadian Wheat Board. Now he wants to make it murkier, he wants to put in the Grain Transportation Agency Administrator. It is either make it murkier with three of them doing it, or his version of making it unmurkier is to take it away from the Canadian Grain Commission and the Canadian Wheat Board and just give it all to the Grain Transportation Agency Administrator.

The Vice-Chairman: To make the question before the committee right now unmurkier, to use an awful word, I think—it is not even in the dictionary—you offered earlier to withdraw your amendment, but you laid conditions to it.

Mr. Benjamin: I would like an opinion from . . .

The Vice-Chairman: We have had the opinion from Mr. Lefebvre and from Mr. Thompson both saying that the part dealing with the quota system and the allocation of cars for the movement of grain complicates it and should not be considered at this time, and rather that the motion or amendment proposed by Mr. McKnight is more acceptable. Now, what do you want to do?

Mr. Benjamin: I want Mr. Thompson's opinion that Mr. McKnight's amendment would cover the concerns I have re the allocation of railway cars and the quota system.

The Vice-Chairman: Without spelling it out though. Go ahead, Mr. Thompson.

Mr. Thompson: Mr. Chairman, it is my opinion that the proposal by Mr. McKnight does satisfy those concerns, because it protects the quota system by reference to quantities and types of grain. That is an area that is off limits to the administrator if this is accepted; and second, the expression to achieve sales commitments on behalf of and in the interests of producers in my view was sufficiently wide to encompass the board's necessary transportation functions ancillary to the sale of grain.

Mr. Benjamin: Okay. Well, in that case, Mr. Chairman, I will accept that legal opinion and hope to God it stands up in practice if this bill ever becomes law. I will withdraw my amendment and be glad to support Mr. McKnight's.

[Traduction]

Commission canadienne du blé et la Commission canadienne des grains et s'il ne s'agit pas là d'une attaque contre la Commission canadienne du blé et contre la commercialisation ordonnée qui existe dans le meilleur système de commercialisation du grain que l'on trouve au monde, je me demande bien ce que cela peut être. Comme j'en ai donné l'avertissement à la deuxième lecture de ce projet de loi, monsieur le président, c'est là un des éléments de ce projet de loi que nous n'allons pas accepter. Je ne comprends pas la raison de tout ce . . .

M. Lefebvre parle d'une répartition des wagons qu'il trouve obscure, parce qu'elle relève de la Commission canadienne des grains et de la Commission canadienne du blé. Il veut maintenant qu'elle soit encore plus obscure, il veut la confier à l'administrateur de l'Office du transport du grain. Ou bien cette répartition va être rendue encore plus obscure puisque trois organismes s'en occuperont ou bien sa solution, pour rendre les choses moins obscures, consiste à retirer la tâche à la Commission canadienne des grains et à la Commission canadienne du blé pour la confier tout simplement à l'administrateur de l'Office du transport du grain.

Le vice-président: Pour rendre moins «inobscure»—pour utiliser un mot affreux qui est absent des dictionnaires—la question qui se pose maintenant au comité, vous avez offert plus tôt de retirer votre amendement, mais vous y avez mis des conditions.

M. Benjamin: J'aimerais avoir l'opinion de . . .

Le vice-président: Nous avons eu l'opinion de M. Lefebvre et de M. Thompson qui ont dit tous deux que la partie traitant du système de contingentement et de la répartition des wagons pour le transport du grain complique l'affaire et ne devrait pas être examinée tout de suite et que, plutôt, la motion ou l'amendement proposé par M. McKnight est plus acceptable. Que voulez-vous faire maintenant?

M. Benjamin: Je désire l'opinion de M. Thompson quant à savoir si l'amendement de M. McKnight s'applique aux questions que je me pose au sujet de la répartition des wagons et du système de contingentement.

Le vice-président: Sans préciser, toutefois. Allez-y monsieur Thompson.

M. Thompson: Monsieur le président, je suis d'avis que la proposition de M. McKnight répond effectivement à ces préoccupations puisqu'elle protège le système de contingentement en faisant allusion aux quantités et aux types de grains. C'est là un secteur auquel ne peut toucher l'administrateur si cet amendement est accepté; deuxièmement, l'expression «réaliser les engagements en matière de ventes au nom des producteurs et dans leur intérêt» est, à mon avis, d'une portée suffisamment étendue pour englober les fonctions secondaires de transport qui sont nécessaires à la vente du grain.

M. Benjamin: D'accord. Eh bien, dans ce cas, monsieur le président, je vais accepter cette opinion juridique en espérant bien qu'elle sera maintenue dans la pratique si ce projet de loi est adopté un jour. Je retire mon amendement et je suis heureux d'appuyer celui de M. McKnight.

[Text]

The Vice-Chairman: Okay. So we have Mr. Benjamin withdrawing his amendment. Do we have unanimous consent to allow him to withdraw his amendment?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Now, Mr. McKnight, will you officially move your amendment, as circulated.

Mr. McKnight: I move that Bill C-155 be amended on page 9 by adding a new subclause 19.(3) after line 35:

(3) The provisions of this Part respecting the duties and functions of the Administrator do not restrict the powers of the Canadian Wheat Board under the Canadian Wheat Board Act to make available the quantities and types of grain necessary to achieve sales commitments on behalf of and in the interests of producers.

• 2120

Mr. Chairman, I think it has been discussed, but I would just again draw to the attention of the committee and Mr. Benjamin that in the exchange he and I had earlier this week I said that our party would be putting forward an amendment which would allow him and me and others—I am sure my colleagues on the other side—to allow the parts of this bill that we support not to intrude upon the thing that the producers in western Canada call their wheat board. It is not an agency of the Crown; it is their wheat board. Not too many of them even consider it being an agency of the Crown or a Crown corporation in any form or respect. With that, Mr. Chairman, I would so move.

Mr. D. Lefebvre: Mr. Chairman, Mr. McKnight a moment ago asked me to look at the words to see if they appeared in the Canadian Wheat Board Act. Again I have no objection to say that the provisions of this bill do not amend the powers of the Wheat Board under the Canadian Wheat Board Act, but I would suggest that to make a parallel with what we have for the grain commission when we say “respecting the handling of grain in elevators”, which is sort of its main purpose, it would be clearer, neater statutory language to say that the provisions of this part respecting the duties and functions of the administrator do not restrict the powers of the Canadian Wheat Board under the Canadian Wheat Board Act respecting the purchasing and the selling of grain. The Canadian Wheat Board Act is a very technical statute. It does not use words like “make available quantities and types of grain necessary to achieve sales commitments”. It simply gives some powers to that corporation to buy and sell, and it gives it all the ancillary powers required to achieve its main purpose.

[Translation]

Le vice-président: D'accord. M. Benjamin retire donc son amendement. Avons-nous le consentement unanime lui permettant de retirer son amendement?

Des voix: Accepté.

Le président: Monsieur McKnight, voulez-vous maintenant proposer officiellement l'amendement que vous avez distribué?

M. McKnight: Je propose que le projet de loi C-155 soit modifié à la page 9 par l'addition d'un nouveau sous-article 19.(3) après la ligne 35:

(3) Les dispositions de la présente partie relatives aux fonctions de l'administrateur ne limitent pas les pouvoirs de la Commission canadienne du blé prévus à la Loi sur la Commission canadienne du blé de fournir les quantités et les types de grains nécessaires au respect des engagements en matière de vente au nom des producteurs et dans leur intérêt.

Monsieur le président, je pense que cela a été discuté, mais j'aimerais attirer de nouveau à l'attention du Comité et de M. Benjamin le fait que, au cours du débat que nous avons eu plus tôt, lui et moi, j'ai dit que notre côté proposerait un amendement nous permettant, à lui, à moi et à d'autres—mes collègues d'en face, j'en suis sûr—de faire en sorte que les parties de ce projet de loi que nous appuyons ne créent pas d'ingérence dans ce que les producteurs de l'Ouest canadien appellent leur commission du blé. Ce n'est pas un organisme de la Couronne; c'est leur commission du blé. Il n'y en a pas beaucoup parmi eux qui considèrent même qu'il s'agisse d'un organisme de la Couronne ou d'une société de la Couronne sous quelque forme que ce soit. Cela étant précisé, monsieur le président, je présente ma proposition.

M. D. Lefebvre: Monsieur le président, M. McKnight m'a demandé il y a un instant d'examiner le libellé en question pour voir s'il se trouve dans la Loi sur la Commission canadienne du blé. Encore une fois, je n'hésite pas à dire que les dispositions de ce projet de loi ne modifient pas les pouvoirs que la Commission du blé possède en vertu de la Loi sur la Commission canadienne du blé, mais j'aimerais proposer l'établissement d'un parallèle avec ce que nous possédons dans le cas de la Commission des grains lorsque nous disons «au sujet de la manutention du grain dans les éleveurs», dont c'est, en quelque sorte, l'objet principal. Ce serait plus clair, plus conforme au langage juridique de dire que les dispositions de la présente partie relatives aux fonctions de l'administrateur ne limitent pas les pouvoirs de la Commission canadienne du blé prévus à la Loi sur la Commission canadienne du blé concernant l'achat et la vente du grain. La Loi sur la Commission canadienne du blé est un texte législatif très technique. Elle n'utilise pas de mots tels que «fournir les quantités et les types de grains nécessaires au respect des engagements en matière de vente». Elle donne tout simplement à cette société certains pouvoirs d'achat et de vente en même temps que tous les pouvoirs secondaires nécessaires à la réalisation de l'objet principal de l'organisme.

[Texte]

Mr. McKnight: Could Mr. Lefebvre explain the Canadian Wheat Board's main purpose? What was it mandated to do?

Mr. D. Lefebvre: There is no preamble. There is a list of powers. From reading the long list of powers, it would seem to me that the power, the exclusive power for that matter, to buy grain and sell it is the main thrust of the Wheat Board.

Mr. McKnight: To buy grain and sell it.

Mr. D. Lefebvre: Yes, especially for export.

Mr. McKnight: And in the act is it not incumbent upon the board to operate in the best interests, or the interests of producers?

Mr. D. Lefebvre: I may be wrong—I just again looked at the statute, and I do not pretend to be an expert on the Wheat Board Act—but in quickly reading the act, I am quite sure there are no such words, simply technical powers to buy, sell, hire staff, offices, guarantees, loans, borrowings and that sort of thing.

Mr. McKnight: In whose interest would that be?

Mr. D. Lefebvre: When Parliament created the Wheat Board, they gave it some powers. The government controls the appointments, so obviously it is not a for-profit corporation; it is a non-profit corporation, it is a government agency that has a function. One would have to read the whole act. Yes, I would have to conclude that certainly the purpose of the whole act is Canadian export, western development; it is the producers, there is no doubt, but . . .

Mr. McKnight: But it is not, I would submit and, Mr. Chairman, I would like to ask Mr. Thompson the same question. I would submit that the establishment was not in the interests of anyone, with the exception of the primary producers. That was the intent. That is the way the board has functioned.

I would suggest to you that if the commissioners did not . . . They were appointed—I believe we went through this . . . to age 70, during good behaviour to 70. An interpretation of that lack of good behaviour would be if they were not acting in the interests of producers. If the commissioners were acting in the interests of some other group when through their contributions, their pooling, the producers pay for the administration, pay for the operation of the Canadian Wheat Board, would that not be considered bad behaviour, or whatever the legal terms would be?

Mr. D. Lefebvre: Mr. Chairman, I am simply pointing out that when you say "shall not restrict the powers of the Canadian Wheat Board under the Canadian Wheat Board Act" . . . Then I go to the Canadian Wheat Board Act and

[Traduction]

M. McKnight: M. Lefebvre pourrait-il expliquer l'objet principal de la Commission canadienne du blé? Qu'a-t-elle été mandatée à faire?

M. D. Lefebvre: Il n'y a pas de préambule. On trouve une liste de pouvoirs. À la lecture de la longue liste des pouvoirs, il me semblerait que le pouvoir, exclusif, d'ailleurs, d'acheter et de vendre du grain constitue la raison-d'être principale de la Commission du blé.

M. McKnight: Acheter et vendre du grain.

M. D. Lefebvre: Oui, surtout en vue de l'exportation.

M. McKnight: Et, selon la loi, n'appartient-il pas à la Commission de fonctionner selon les meilleurs intérêts, ou selon les intérêts des producteurs?

M. D. Lefebvre: J'ai peut-être tort—je viens de relire la loi et je ne prétends pas être un spécialiste de la Loi sur la Commission du blé—mais, à la suite d'une lecture rapide de la loi, je suis passablement sûr qu'on n'y trouve pas de mot de ce genre, mais uniquement les pouvoirs techniques relatifs à l'achat, la vente, l'embauchage du personnel, les bureaux, les garanties, les prêts, les emprunts et ce genre de choses.

M. McKnight: Et quels seraient les bénéficiaires de tout cela?

M. D. Lefebvre: Lorsque le Parlement a créé la Commission du blé, il lui a donné des pouvoirs. Puisque c'est le gouvernement qui contrôle les nominations, il ne s'agit manifestement pas d'une société à but lucratif; c'est une société à but non lucratif, c'est un organisme gouvernemental qui possède une fonction. Il faudrait lire toute la loi. Oui, il me faudrait conclure que, certes, toute la loi a pour objet les exportations canadiennes, le développement de l'Ouest; il s'agit des producteurs, cela n'est pas douteux mais . . .

M. McKnight: Mais il ne s'agit pas d'eux, à mon avis et, monsieur le président, j'aimerais poser la même question à M. Thompson. Je suis d'avis que la création de l'organisme ne visait les intérêts de personne, à l'exception des producteurs primaires. Tel était l'objectif visé. C'est ainsi que la commission a toujours fonctionné.

Je suis d'avis que si les commissaires n'avaient pas . . . ils ont été nommés—je pense que nous avons déjà établi cela—jusqu'à l'âge de 70 ans, sous réserve d'un bon comportement. L'absence de ce bon comportement s'interpréterait comme le fait de ne pas agir conformément à l'intérêt des producteurs. Si les commissaires agissaient selon les intérêts de quelque autre groupe alors que, par leurs contributions, leur regroupement de ressources, ce sont les producteurs qui paient l'administration et le fonctionnement de la Commission canadienne du blé, cela ne serait-il pas considéré comme un mauvais comportement, ou quelque chose d'analogue selon les expressions juridiques utilisées?

M. D. Lefebvre: Monsieur le président, je signale tout simplement que, lorsque vous dites «ne limitent pas les pouvoirs de la Commission canadienne du blé prévus à la Loi sur la Commission canadienne du blé» et que je consulte la Loi sur la

[Text]

look at the powers of the Canadian Wheat Board. We do not talk about commitments, or it is not their duty to meet sales commitments, for instance. I am quite sure it does not appear in the act.

Mr. Benjamin: They would not sell a bushel if they could not give that commitment.

Mr. D. Lefebvre: I am saying that the act says they have powers to buy and sell; in other words, they have the means to . . .

Mr. McKnight: They have the means with which to make commitments through buying and selling.

Mr. D. Lefebvre: Sure, but part of the business of buying and selling is making commitments and meeting them.

Mr. McKnight: Therefore the wording in this . . . Selling is sales and part of that action is a commitment; therefore this dirt farmer thinks sales commitments fulfil a power of the act.

Rather than be repetitive, I would like to ask Mr. Thompson the questions I have asked Mr. Lefebvre regarding the powers of the board and the raison d'être for the board. Also, is the board not empowered to act in the interests of producers and make sales commitments on behalf of them?

Mr. Thompson: Mr. Chairman, the opinion I offered Mr. Benjamin through you was based on the wording as I see it in front of me now. If that is going to be in any way altered, then I cannot stand by the opinion I gave you. I must reconsider.

I have given this wording some consideration, and I believe the Canadian Wheat Board Act may be in Mr. Lefebvre's opinion confined to buying and selling, but surely there are things that are necessarily incidental to that and which over the years have become extremely important to western farmers. The quota system, for example, is an extremely vital matter, and that deals with quantities and qualities and types of grain. That is reflected in the amendment.

The achievement of sales commitments, of course, is impossible unless you do buy grain. You cannot sell unless you buy—unless you grow, and the Wheat Board does not grow grain as far as I know. Therefore it is implicit that obviously it does engage in buying.

What is important to the farmers, of course, is the ultimate ability of the Wheat Board to sell. Without that, there would be no movement of the product.

So in my opinion these final three lines of this particular proposal capture the essence for the existence of the Wheat Board and identify its principal functions.

[Translation]

Commission canadienne du blé pour voir quels sont les pouvoirs de cette Commission, je vois qu'il n'y est pas question d'engagements. Ce n'est pas non plus la fonction de la Commission de satisfaire à des engagements en matière de vente, par exemple. Je suis passablement certain qu'il n'y a rien de cela dans la loi.

M. Benjamin: La Commission ne vendrait pas un seul boisseau de blé si elle ne pouvait pas fournir cet engagement.

M. D. Lefebvre: Ce que je dis, c'est que, selon la Loi, la Commission a le pouvoir d'acheter et de vendre; en d'autres termes, elle a les moyens de . . .

M. McKnight: Elle a les moyens de prendre des engagements en achetant et en vendant.

M. D. Lefebvre: Bien sûr, mais une partie de l'activité d'achat et de vente consiste à prendre des engagements et à les respecter.

M. McKnight: Par conséquent, le libellé est . . . Vendre, c'est réaliser des ventes et une partie de cette activité consiste en un engagement; par conséquent, l'agriculteur pense que les engagements en matière de vente répondent à un pouvoir de la Loi.

Plutôt que de répéter ce qui a déjà été dit, j'aimerais poser à M. Thompson les questions que j'ai posées à M. Lefebvre au sujet des pouvoirs de la Commission et de la raison d'être de celle-ci. De plus, la Commission n'est-elle pas autorisée à agir dans l'intérêt des producteurs et à prendre des engagements en leur nom en matière de vente?

M. Thompson: Monsieur le président, l'opinion que j'ai communiquée à M. Benjamin par votre intermédiaire se fondait sur le libellé que j'ai maintenant devant moi. Si cela doit être modifié de quelque manière, je ne puis m'en tenir à l'opinion que je vous ai donnée. Je dois reconsidérer l'affaire.

J'ai réfléchi à ce libellé et je pense que la Loi sur la Commission canadienne du blé peut se limiter, de l'avis de M. Lefebvre, à l'achat et à la vente, mais il y a sûrement des conditions secondaires essentielles à cet égard et qui, avec le temps, ont pris une importance extrême aux yeux des agriculteurs de l'Ouest. Le système de contingentement, par exemple, constitue une affaire d'une importance extrême et cela traite des quantités, des qualités et des types de grains. Cela se traduit dans l'amendement.

La réalisation d'engagements en matière de vente est évidemment impossible si l'on n'achète pas de grain. On ne saurait vendre si l'on n'achète pas—à moins de cultiver et, que je sache, la Commission du blé ne pratique pas la culture du grain. Par conséquent, il est implicite qu'elle réalise manifestement des achats.

Ce qui importe pour les agriculteurs, évidemment, c'est l'aptitude de la Commission du blé à vendre, en fin de compte. Sans cette aptitude il n'y aurait pas de transport du produit.

Ainsi, selon moi, les trois dernières lignes de cette proposition particulière décrivent la raison d'être essentielle de la Commission du blé et en identifient les principales fonctions.

[Texte]

What it would do to the administrator, if he is reading this at some future time, is to warn him to maintain his distance from these vital functions.

The Vice-Chairman: I have two names already.

Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Just very briefly, I do not often disagree with Mr. Lefebvre and I can sympathize with what he is trying to do in terms of cleaning up an amendment and putting it into proper legalistic jargon, but I would implore him on this particular occasion. This is an amendment that has not been drafted in haste. It has been given a lot of thought; and, while the interpretation as contained in the bill may not be as precise as what we have outlined in the amendment, I think the amendment indeed captures the essence of what the producers expect of the Wheat Board and what we as individual members would want to see contained in this particular bill.

Mr. Chairman and Mr. Lefebvre, we have persistently stressed the interests of the producers in the course of a number of amendments that we have incorporated into this bill. We do so again here because we believe that any attempt to alter or modify the existing institutions, structures and powers has to be considered in respect of the overall interest of the producers.

• 2130

I would hope that in this particular instance you could find acceptable the language that has been advanced without tampering with it, because in tampering with it I think you could very well detract from the intent that we want to incorporate into that amendment. It is not a lecture or a warning; it is a statement.

The Vice-Chairman: Mr. Lefebvre, do you want to answer now, or would you like to . . .

Mr. D. Lefebvre: Very quickly, Mr. Chairman, I just want to say that in this particular case the jargon is not the legalistic one.

The Vice-Chairman: Mr. Flis.

Mr. Flis: I was waiting for Mr. McKnight to accept the suggested wording of Mr. Lefebvre, which I took it to mean after the Canadian Wheat Board Act, deleting those three lines and adding "respecting the purchasing and selling of grain." I would move such an amendment to this amendment, and then it would be acceptable to our side. We are talking about confusion of roles here, etc., and it seems to me that by every clause we add we just confuse the roles even further. I do not see anything in the provision of Clause 19 that restricts the powers of the Canadian Wheat Board respecting the marketing of grain. So if it would be acceptable to the mover with that subamendment, we would be prepared to support it; otherwise we would have to vote against it.

The Vice-Chairman: Mr. McKnight.

[Traduction]

L'effet de ce texte sur l'administrateur, s'il le lit un jour futur, c'est de l'avertir de se tenir loin de ces fonctions essentielles.

Le vice-président: J'ai déjà reçu deux noms.

Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Très brièvement, il n'arrive pas souvent que je sois en désaccord avec M. Lefebvre et je le comprends de vouloir épurer un amendement pour le formuler dans le jargon légaliste, qu'il faut, mais je désire plaider auprès de lui en cette occasion particulière. Il s'agit là d'un amendement qui n'a pas été rédigé à la légère. Il a fait l'objet de beaucoup de réflexion; et, bien que l'interprétation contenue dans le projet de loi puisse bien n'être pas aussi précise que celle que nous avons formulée dans l'amendement, je pense que l'amendement résume effectivement l'essentiel de ce que les producteurs attendent de la Commission du blé et de ce que nous-mêmes, à titre des membres individuels, aimerions voir écrit dans ce projet de loi particulier.

Monsieur le président, et monsieur Lefebvre, nous avons constamment insisté sur les intérêts des producteurs dans plusieurs des amendements que nous avons incorporés à ce projet de loi. Nous le faisons de nouveau parce que, selon nous, toute tentative visant à changer les institutions, les structures et les pouvoirs existants doit être examinée par rapport à l'intérêt d'ensemble des producteurs.

J'espère que, dans ce cas particulier, vous jugerez acceptable la formulation qui a été proposée, sans la modifier, car, en la modifiant, je pense que vous pourriez très bien faire oublier l'esprit que nous voulons incorporer à cet amendement. Il ne s'agit pas ici d'un sermon ni d'un avertissement; c'est une déclaration.

Le vice-président: Monsieur Lefebvre, désirez-vous répondre maintenant ou aimeriez-vous . . .

M. D. Lefebvre: Très rapidement, monsieur le président, je veux tout simplement dire que, dans ce cas particulier, le jargon utilisé n'est pas le jargon juridique.

Le vice-président: Monsieur Flis.

M. Flis: J'attendais que M. McKnight accepte le libellé suggéré par M. Lefebvre et que j'interprète comme retirant les trois lignes qui suivent l'allusion à la Loi sur la Commission canadienne du blé pour les remplacer par «au sujet de l'achat et de la vente du grain». Je propose un tel amendement au présent amendement, ce qui rendrait celui-ci acceptable pour notre groupe. Nous parlons ici de la confusion des rôles, etc. et il me semble que, avec toute clause que nous ajoutons, nous ne faisons que confondre les rôles encore davantage. Je ne vois rien dans la disposition de l'article 19 qui restreigne les pouvoirs de la Commission canadienne du blé au sujet de la commercialisation du grain. Par conséquent, si l'auteur de la proposition acceptait le sous-amendement, nous serions disposés à l'appuyer; sinon, nous devrions voter contre.

Le vice-président: Monsieur McKnight.

[Text]

Mr. McKnight: To reply to Mr. Flis, I would not be able to do that on the advice of the counsel to the committee—through you, Mr. Chairman, to the parliamentary secretary. By changing the wording, I think if I paraphrase him, he would not be able to give us the same interpretation to this phrase as he had previously done under the wording that I have in this amendment. Therefore, Mr. Chairman, as much as we would like to co-operate and move on to other parts of this bill, I would not be able to accept that as an amendment to this Clause 19.(3).

The Vice-Chairman: May I have your answer?

Mr. Flis: Mr. Chairman, yes. Since Mr. McKnight is not willing to accept it, I move then that the amendment be amended with this subamendment: that “to make available the quantities and types of grain necessary to achieve sales commitments on behalf of and in the interest of producers” be deleted, and replaced with “respecting the purchasing and selling of grain”. Neat, clean, simple.

The Vice-Chairman: Mr. Benjamin, I will hear you now.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman.

It looks like either way Mr. McKnight and I lose. According to Mr. Thompson, Mr. McKnight's amendment covered the concerns I had; this subamendment destroys both my concerns and Mr. McKnight's. It seems that the words “to make available” are crucial, because if you have purchased and sold that grain, you have committed yourself to make that grain available. Without control on the quota system and the allocation of cars, the Wheat Board loses its capacity to complete its sales. How many times does Mr. Jarvis have to tell you—or Mr. Gibbings, or the Wheat Board Advisory Committee, or the wheat pools—that you cannot separate the transportation of those sales from the sales, that they are inextricably linked?

Mr. Chairman, I have a further subamendment. I appreciate you cannot have two in front of you at the same time; you have an amendment and a subamendment. I guess you have to deal with Mr. Flis' subamendment; whatever happens to it, I will move another subamendment.

The Vice-Chairman: Okay. Yes, Mr. Lefebvre.

Mr. D. Lefebvre: I am sorry, I do not want to speak out of turn, but I think we have to conclude that the last three lines that Mr. Flis has suggested should be deleted. It would in fact be adding a purpose clause to the Canadian Wheat Board Act by saying that they shall purchase for the purpose and in the interest of the producers.

• 2135

It would have exactly the same effect, because it says that the Wheat Board exercises its powers on behalf and in the interest of producers; which is not in the Canadian Wheat Board Act. It simply gives some technical powers, some legal powers, to the Wheat Board.

[Translation]

M. McKnight: Pour répondre à M. Flis, je ne pourrais pas le faire sur le conseil de l'avocat du comité—par votre intermédiaire, monsieur le président, au secrétaire parlementaire. Si le libellé est changé et si je l'interprète bien, il serait incapable de nous fournir la même interprétation de cette expression que celle qu'il a donnée selon le libellé proposé par moi pour l'amendement. En conséquence, monsieur le président, malgré notre désir de collaborer et de passer à d'autres parties de ce projet de loi, je ne saurais accepter cela comme un amendement à cette clause 19.(3).

Le vice-président: Puis-je avoir votre réponse?

M. Flis: Monsieur le président, oui. Puisque M. McKnight ne veut pas l'accepter, je propose alors que l'amendement soit amendé par ce sous-amendement: c'est-à-dire que «de fournir les quantités et les types de grain nécessaires au respect des engagements en matière de vente au nom des producteurs et dans leur intérêt» soit enlevé et remplacé par «au sujet de l'achat et de la vente du grain». C'est net, c'est propre, c'est simple.

Le vice-président: Monsieur Benjamin, à vous la parole.

M. Benjamin: Merci, monsieur le président.

Il semble bien que M. McKnight et moi-même y perdons de toute façon. D'après M. Thompson, l'amendement de M. McKnight répondait à mes préoccupations; le sous-amendement ne répond plus à mes préoccupations ni à celles de M. McKnight. Il me semble que les mots «de fournir» sont essentiels, car, si vous avez acheté et vendu ce grain, vous vous êtes engagé à le fournir. Sans contrôle sur le système de contingentement et la répartition des wagons, la Commission du blé perd l'aptitude à réaliser ses ventes. Combien de fois M. Jarvis ou M. Gibbings ou le Comité consultatif de la Commission du blé ou les Pools du blé doivent-ils vous dire qu'on ne saurait séparer le transport de la vente, que ces deux choses sont liées d'une manière inextricable?

Monsieur le président, je propose un nouveau sous-amendement. Je comprends que vous ne pouvez pas en avoir deux à l'étude en même temps; vous avez un amendement et un sous-amendement. Je pense que vous devez vous occuper du sous-amendement de M. Flis; quoi qu'il arrive, je vais proposer un autre sous-amendement.

Le vice-président: D'accord. Oui monsieur Lefebvre.

M. D. Lefebvre: Je vous demande pardon, je ne veux pas parler lorsque ce n'est pas mon tour, mais je pense que nous devons conclure que les trois dernières lignes que M. Flis a suggérées doivent être retirées. Ce serait ajouter une disposition relative au but à la Loi sur la Commission canadienne du blé que de dire que celle-ci doit faire des achats au nom des producteurs et dans leur intérêt.

L'effet serait exactement le même puisqu'il est précisé que la Commission du blé exerce ses pouvoirs au nom des producteurs et dans leur intérêt; ce qui ne se trouve pas dans la Loi sur la Commission canadienne du blé. Le libellé ne fait

[Texte]

Mr. McKnight: Could I ask the counsel to the committee, Mr. Chairman, to comment on the interpretation of the general counsel to the department?

Mr. Thompson: I would respectfully disagree with his view. I think it is not uncommon in legislation for there to be words describing in general terms what the actual function of an act is. I think that is all these words do. If the words as proposed in the amendment by Mr. McKnight were clearly out of line with what the Wheat Board is doing, I think there might be some basis for Mr. Lefebvre's concern. But it seems to me that if you asked any western producer if these words represented what the Wheat Board did, he would tell you, yes, that is what they do, and that is why I like it.

The Vice-Chairman: Mr. McKnight.

Mr. McKnight: Mr. Chairman, I would just like to draw to the attention of my colleagues on the government side, and in particular those colleagues from the Province of Quebec, the feelings with which their producers and their consumers of feed grains and their livestock producers—the feelings that they have all expressed, the feelings that Mr. Tessier expressed—regarding the Livestock Feed Board of Canada and the necessity of that body to be maintained as an independent body, as a body that can supply the consumers of domestic feed grains within the Province of Quebec in particular, and other provinces, about Canada; and the feelings their producers would have if there were some change in the function as they perceived that board—not as it is put in legislation, not as it is put in legal terms, but as its function: that of guaranteeing them a supply of feed grains in an area that is deficit in feed grains.

The function of the Canadian Wheat Board in western Canada is viewed by the producers who use the Canadian Wheat Board as that which this amendment is—and the feelings that would be expressed and the anger that would be expressed in Quebec and other parts of Canada that the Canadian Livestock Feed Board represents will be the same feeling and the feelings that the producers in western Canada will feel if their Livestock Feed Board of Canada, which has the same term as the Canadian Wheat Board, is changed in the performance of its duties. Whether it is legalistic or not, it is a function and a fact, and recognized by about 150,000 grain producers, that the wording in this amendment is the job of the Canadian Wheat Board. Whether or not Mr. Lefebvre has point after point in legal terms, it is something that has been there for almost the last 50 years, and it is something they would not want to see changed in any manner, any more than the producers that they represent would want to see the Livestock Feed Board changed from its form.

I just bring that to your attention, because when you are voting on the subamendment, it means you are going to be changing the function of the Canadian Wheat Board in the

[Traduction]

qu'accorder des pouvoirs techniques, des pouvoirs juridiques, à la Commission du blé.

M. McKnight: J'aimerais demander au conseiller du Comité, monsieur le président, de commenter l'interprétation du conseiller général du ministère.

M. Thompson: Avec tout le respect que je dois à mon savant confrère, je ne suis pas de son avis. Je pense qu'il n'est pas rare que les textes législatifs contiennent des mots décrivant en termes généraux la fonction effective d'une loi. Je pense que ces mots ne font rien d'autre. Si le libellé proposé dans l'amendement de M. McKnight était nettement contraire à l'activité de la Commission du blé, je pense que l'inquiétude de M. Lefebvre serait fondée. Mais il me semble que, si vous demandiez à n'importe quel producteur de l'Ouest si cette formulation représente l'activité de la Commission du blé, il répondrait que, oui, c'est là ce que fait la Commission et c'est pourquoi j'aime cette formulation.

Le vice-président: M. McKnight.

M. McKnight: Monsieur le président, j'aimerais tout simplement attirer l'attention de mes collègues du côté gouvernemental, et en particulier de ces collègues du Québec sur les sentiments de leurs producteurs et de leurs consommateurs de grains de provende—les sentiments qu'ils ont exprimés, ceux que M. Tessier a exprimés—au sujet de l'Office des provendes du Canada et de la nécessité que cet organisme soit maintenu comme organisme indépendant, comme organisme pouvant alimenter les consommateurs de grains de provende canadiens dans le Québec en particulier et dans les autres provinces canadiennes; quels seraient les sentiments de leurs producteurs s'il se produisait un changement du rôle qu'ils percevoient être celui de cet office—non pas du rôle formulé dans la législation, de celui qui est exprimé en termes légaux, mais quant à ses fonctions: leur garantir un approvisionnement de grains de provende dans une région qui est déficitaire sur ce plan.

La fonction de la Commission canadienne du blé dans l'Ouest canadien est considérée par les producteurs qui utilisent la Commission canadienne du blé comme celle que décrit cet amendement—et les sentiments qui s'exprimeraient et la colère qui s'exprimerait au Québec et dans d'autres parties du Canada que représente l'Office des provendes du Canada, c'est le même sentiment et les mêmes sentiments que les producteurs de l'Ouest canadien éprouveront si leur Office des provendes du Canada, dont le mandat a la même durée que celui de l'Office canadien du blé, est changé quant à l'exercice de ses fonctions. Que ce soit sur le plan juridique ou non, c'est une fonction et un fait, reconnus par quelque 150,000 producteurs de grain, que le libellé de cet amendement décrit le travail de la Commission canadienne du blé. Que M. Lefebvre soulève ou non beaucoup de points sur le plan juridique, c'est là quelque chose qui existe depuis près de 50 ans, c'est quelque chose que l'on ne voudrait voir changer d'aucune manière, pas plus que les producteurs qu'ils représentent ne voudraient voir l'Office des provendes du Canada changer de forme.

J'attire votre attention là-dessus tout simplement parce que, lorsque vous allez voter au sujet du sous-amendement, cela veut dire que vous allez changer la fonction de la Commission

[Text]

eyes of the people who feel that board belongs to them. So I would bring that to your attention, and hope that when the vote is called you would consider the feelings of your producers to be the same as those of our producers.

The Vice-Chairman: Yes, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: I would like to ask an opinion of Mr. Thompson and then make a . . .

The Vice-Chairman: Are you dealing with this subamendment?

• 2140

This was proposed by Mr. Flis, which says "respecting the purchasing and selling of grain", protect the present activities and authorities of the Canadian Wheat Board on car allocations and the quota system as well as Mr. McKnight's amendment does.

Mr. Thompson: In my opinion, no.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, might I say to Mr. Flis and his colleagues, in support of what Mr. McKnight just said, I want my colleagues from *la belle province* to understand that this is as important to our people in western Canada as the livestock feed board is to people in central and eastern Canada, and to some degree, I suppose, British Columbia. It is as important to us as the whole matter of the Official Languages Act is to people in Quebec or all of Canada, for that matter.

Not only is it the statutory grain rate, but the Canadian Wheat Board is part of what we consider part of our existence in confederation. It is that important to us, and any diminution or derogation of the authorities and practices of the Canadian Wheat Board in this legislation does great harm to this country. I do not know what more one can say to persuade my colleagues to leave Mr. McKnight's amendment as is. We have opinion of the committee's legal counsel that the amendment Mr. McKnight has submitted does, in fact, protect what the Canadian Wheat Board has already been doing and that Mr. Flis' subamendment destroys that or allows it to be destroyed. That is the opinion of the legal counsel of this committee.

Again, I plead with my colleagues on the other side of the table not to underestimate the importance of this to us as the importance of other measures are to you.

Mr. Chairman, if you choose . . . I guess, then, you can put Mr. Flis' subamendment to a vote, and depending on what happens there, I may have another subamendment.

The Vice-Chairman: Okay, we are now ready to call the question on the subamendment to new Clause 19.(3). Mr. Flis moves that, in the fourth line of that subclause, after the words "the Canadian Wheat Board Act", the next three lines be deleted, and instead, we would insert "respecting the purchasing and selling of grain".

[Translation]

canadienne du blé aux yeux des gens qui ont l'impression que cette commission leur appartient. J'attire donc votre attention là-dessus et j'espère que, au moment de voter, vous allez vous rappeler que les sentiments de vos producteurs sont les mêmes que ceux de nos producteurs à nous.

Le vice-président: Oui, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: J'aimerais obtenir un avis de M. Thompson puis présenter . . .

Le vice-président: Parlez-vous de ce sous-amendement?

Il a été proposé par M. Flis, selon qui «au sujet de l'achat et de la vente du grain» protège les activités et les pouvoirs actuels de la Commission canadienne du blé sur la répartition des wagons et sur le système de contingentement aussi bien que le fait l'amendement de M. McKnight.

M. Thompson: À mon avis, non.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'aimerais dire à M. Flis et à ses collègues, à l'appui de ce que M. McKnight vient de dire, que je voudrais faire comprendre à mes collègues de «la belle province» que ceci est aussi important pour nos gens de l'Ouest canadien que l'Office des provenances du Canada l'est pour les gens du Centre et de l'Est du Canada et dans une certaine mesure, je suppose, de la Colombie-Britannique. C'est aussi important pour nous que toute la question de la Loi sur les langues officielles peut l'être pour les gens du Québec et de tout le Canada, d'ailleurs.

Il ne s'agit pas uniquement du tarif statutaire du grain; nous considérons que la Commission canadienne du blé est un élément de notre existence au sein de la Confédération. C'est important pour nous à ce point et toute diminution ou dérogation des pouvoirs et des pratiques de la Commission canadienne du blé par le moyen de ce projet de loi cause un grand tort à notre pays. Je ne sais pas ce qu'on pourrait dire de plus pour persuader mes collègues de laisser l'amendement de M. McKnight dans sa forme actuelle. Le conseiller juridique du comité a déjà exprimé l'opinion que l'amendement proposé par M. McKnight protège effectivement ce que fait déjà la Commission canadienne du blé et que le sous-amendement de M. Flis détruit cela ou en permet la destruction. C'est là l'opinion du conseiller juridique de notre comité.

Encore une fois, je prie mes collègues de l'autre côté de ne pas sous-estimer l'importance de ceci pour nous: une importance toute aussi grande que celle d'autres mesures pour vous.

Monsieur le président, si vous voulez . . . Je suppose donc que vous pouvez soumettre au vote le sous-amendement de M. Flis. D'après le résultat, il se peut que j'aie un autre sous-amendement à présenter.

Le vice-président: D'accord. Nous sommes maintenant prêts à procéder au vote au sujet du sous-amendement apporté à la nouvelle disposition 19.(3). M. Flis propose que, à la quatrième ligne de cette sous-clause, après les mots «la Commission canadienne du blé», les trois prochaines lignes soient enlevées

[Texte]

Subamendment agreed to: yeas, 5; nays, 4.

The Vice-Chairman: Now, before I proceed, Mr. Benjamin, you indicated you might have a second subamendment, now that this one has been disposed of.

• 2145

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I move that, following the words "respecting the purchasing and selling of grain", we add:

... and for greater clarity, the administrator's powers shall not restrict the powers of the Canadian Wheat Board under the Canadian Wheat Board Act to establish quotas and to allocate cars in order to meet sales commitments.

The Vice-Chairman: We will need that in writing. You say it is a repetition of what ...

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): It is out of order. We just voted on this one.

Mr. Benjamin: No, we have not.

The Vice-Chairman: Well, I am advised by the legal counsel that, in his own view, it is not out of order. Although there are not the same terms, it virtually means the same thing as what we have just struck down in the previous vote. Mr. Reid, were you saying something?

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): No, you have just made the ruling, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: No, I did not make a ruling.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Well, then I would just like to make the argument that it is virtually identical in different words. I would like to quote from Beauchesne, the Fifth Edition, at page 233. It is called *The Admissibility of Amendments in Committee* and is the second item. It reads as follows:

773.(2) An amendment must not be inconsistent with, or contradictory to, the bill as so far agreed to by the committee, nor must it be inconsistent with a decision which the committee has given upon a former amendment.

I submit that particular motion really is a repetition of the clause as it was before the subamendment was carried; therefore, it cannot be admitted a second time.

Mr. Althouse: Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Yes, Mr. Althouse.

Mr. Althouse: It seems to me the reason why the committee decided to strike out some of the words in the previous motion we had before us was on the advice of the legal counsel for the department. He thought the wording did not comply to his assessment of what was legally correct. I think the committee, therefore, decided to allow for a change of wording which initially, incidentally, was his wording which Mr. Flis moved.

[Traduction]

pour être remplacées par les mots: «au sujet de l'achat et de la vente du grain».

Le sous-amendement est accepté par 5 voix pour et 4 contre.

Le vice-président: Avant que nous allions plus loin, monsieur Benjamin, vous avez fait savoir que vous pourriez présenter un deuxième sous-amendement, maintenant que nous avons disposé de celui-ci.

M. Benjamin: Monsieur le président, je propose qu'à la suite des mots: «concernant l'achat et la vente du grain», nous ajoutions:

... et pour plus de précision, les pouvoirs de l'administrateur ne restreindront pas les pouvoirs confiés à la Commission canadienne du blé par la Loi sur la Commission canadienne du blé d'établir des contingentements et d'allouer des wagons de façon à pouvoir donner suite aux promesses de vente.

Le vice-président: Il vous faut nous présenter l'amendement par écrit. Vous dites que c'est la même chose que ...

M. Reid (Kenora—Rainy River): C'est irrecevable. Cet amendement vient de faire l'objet d'un vote.

M. Benjamin: Pas du tout.

Le vice-président: Le conseiller juridique me dit que d'après lui, l'amendement est recevable. La formulation est différente, mais le sens est le même que l'amendement qui vient d'être défait. Monsieur Reid, avez-vous quelque chose à dire?

M. Reid (Kenora—Rainy River): Non, monsieur le président, vous venez de rendre votre décision.

Le vice-président: Non, je n'ai pas encore décidé.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Alors, je prétends qu'il s'agit d'un amendement en tous points identique au précédent, mais formulé différemment. Je voudrais vous citer un extrait du Beauchesne, cinquième édition, page 238, sous la rubrique: «Recevabilité des propositions d'amendement en comité»; c'est le deuxième paragraphe qui se lit comme suit:

773.(2) S'il est contraire au projet de loi tel que le comité l'a accepté, ou le contredit; ou s'il contredit une décision que le comité a rendue au sujet d'un amendement antérieur.

Je crois que cette motion-ci est la même que celle que nous avons modifiée en adoptant un sous-amendement. Par conséquent, elle ne peut être présentée une seconde fois.

M. Althouse: Monsieur le président.

Le vice-président: Oui, monsieur Althouse.

M. Althouse: Il me semble que le Comité a décidé de retirer certains mots de la motion précédente sur les conseils du conseiller juridique du Ministère. Il trouvait que le libellé n'était pas légalement correct. Le Comité a donc décidé de modifier le libellé qui, en passant, était de lui-même si c'est M. Flis qui avait fait la proposition. La présente motion vise simplement à clarifier l'esprit de la loi. Il ne s'agit aucunement

[Text]

This particular item simply wishes to make it very clear as to the intent. I think it is not a repetition of something already dealt with. The words we removed from the original motion do not say anything about car allocations as an example, for instance. So I think we should take the advice of Mr. Thompson, who says it is a proper motion and discuss it as such. Even though I cannot vote on it, I would like to have that undertaken.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, before you rule, with the citation which Mr. Reid read, we have not done anything to do violence to the words of Mr. Flis' subamendment. We have left those words intact. We have added words "for clarity"—some of the words which are used in it.

The words deleted in Mr. McKnight's amendment, by Mr. Flis' subamendment, do not talk about quotas or car allocations. It talks about making available quantities and types of grain necessary to achieve sales commitments on behalf of and in the interests of producers. That was deleted.

• 2150

Our subamendment adds to the words that have been adopted by Mr. Flis's subamendment, and I submit, Mr. Chairman, that they are not out of order. They are not a repeat of what was taken out before, and how Mr. Reid can construe that as a repeat totally escapes me.

The Vice-Chairman: We will take a vote on it, because when you were explaining . . . you would withdraw your amendment if it did these things or these things were implied in Mr. McKnight's amendment. You are not using the same words. It is inconsistent with the decision we have just taken, but it is a lot more expedient to vote on it once more so I am going to have a vote on this subamendment which you have just proposed.

Mr. Benjamin: Could you read the whole paragraph including the subamendment?

The Vice-Chairman: Yes, okay.

The provisions of this part respecting the duties and functions of the Administrator do not restrict the powers of the Canadian Wheat Board under the *Canadian Wheat Board Act* respecting the purchasing and selling of grain

And Mr. Benjamin's subamendment wants to add:

and for greater clarity the Administrator's power shall not restrict the powers of the Canadian Wheat Board under the *Canadian Wheat Board Act*

—that is a repetition of what was said . . .

to establish quotas and to allocate cars in order to meet sales commitments.

I am ready to call the question.

Subamendment negated: yeas, 4; nays, 5.

[Translation]

de répétition. Les mots retirés de la motion originale ne parlaient pas du tout de l'affectation des wagons par exemple. Nous devrions donc suivre les conseils de M. Thompson selon qui cette motion est recevable, et passons à la discussion. Même si je n'ai pas le droit de voter, je voudrais que l'amendement soit étudié.

M. Benjamin: Monsieur le président, avant que vous ne décidiez, et étant donné l'extrait cité par M. Reid, je tiens à dire que nous n'avons rien trouvé à redire de la formulation du sous-amendement de M. Flis. Le libellé est demeuré tel quel. Nous avons ajouté les mots par souci de précision.

Les mots que le sous-amendement de M. Flis retirait de l'amendement proposé par M. McKnight ne parlaient pas de contingentements ni d'allocations de wagons. On a supprimé le passage où il était question de fournir certains volumes et certains types de grains au nom des producteurs et dans leur intérêt, afin de leur permettre de donner suite à des promesses de ventes.

Notre sous-amendement ajoute les mots qui figurent dans le sous-amendement de M. Flis qui a été adopté. Je crois donc, monsieur le président, que l'amendement est recevable. Il ne s'agit pas ici de présenter une nouvelle fois ce qui a déjà été rejeté; je n'arrive pas à comprendre comment M. Reid peut en arriver à une telle interprétation.

Le vice-président: Nous allons passer au vote car vous avez expliqué que vous retirerez votre amendement si ces choses se trouvaient implicitement dans l'amendement de M. McKnight. Vous n'utilisez pas les mêmes mots, mais cela contredit la décision que nous venons tout juste de prendre. Toutefois, il sera beaucoup plus rapide de voter à nouveau. Je demande donc que nous passions au vote immédiatement à propos du sous-amendement que vous proposez.

M. Benjamin: Pourriez-vous relire tout le paragraphe y compris le sous-amendement?

Le vice-président: Certainement.

Les dispositions de la présente partie relatives aux fonctions de l'administrateur ne limitent pas les pouvoirs de la Commission canadienne du blé prévus à la Loi sur la Commission canadienne du blé concernant l'achat et la vente du grain.

Et voici ce qu'y ajoute le sous-amendement de M. Benjamin:

Et pour plus de précision, les pouvoirs de l'administrateur ne restreindront pas les pouvoirs confiés à la Commission canadienne du blé par la Loi sur la Commission canadienne du blé

—voilà la répétition de ce qui a déjà été dit . . .

d'établir des contingentements et d'allouer des wagons de façon à pouvoir donner suite aux promesses de vente.

Je suis prêt à passer au vote.

Le sous-amendement est rejeté par 5 voix contre 4.

[*Texte*]

Mr. Benjamin: That is why I wanted to make that administrator an employee of the Canadian Wheat Board. Do you understand now what I was up to?

The Vice-Chairman: We now have before us the new Clause 19.(3) as amended.

Clause 19.(3) as amended agreed to.

Clause 19 as amended agreed to.

On Clause 20

The Vice-Chairman: Do you want to initiate discussion on Clause 20?

Mr. Mazankowski: I have an amendment.

The Vice-Chairman: Do you have an amendment to Clause 20, Mr. Mazankowski?

Mr. Mazankowski: Yes.

The Vice-Chairman: Would you have it circulated, please?

Mr. Mazankowski: I will do that, sir.

Do we adjourn at 10.00 p.m., Mr. Chairman?

The Vice-Chairman: I will wait for directions. We are starting to deal with Clause 20.

Mr. Mazankowski: Well, do we adjourn at the normal hour?

The Vice-Chairman: I do not know what the normal hour is.

Mr. Mazankowski: The normal hour is 10.00 p.m.. Yesterday we went until 10.00 p.m., Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: [*Inaudible—Editor*]

Mr. Mazankowski: Well, check with the clerk, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: The clerk informs me you adjourned last night at 10 o'clock.

Mr. Flis: I think in fairness to Mr. Mazankowski . . . We have been finishing at the normal hour of 10.00 p.m.; but, seeing as how the committee has not finished its business by the end of the normal hour, I suggest we just continue with Clause 20.

• 2155

Mr. Mazankowski: Is that an indication, Mr. Flis, that you want to sit all evening?

Mr. Flis: If that is the wish of the committee, why not?

Mr. Mazankowski: Oh, oh! All right. That is fine.

Mr. McKnight: Put us in a great frame of mind, just to start with, Jesse.

The Vice-Chairman: Mr. Mazankowski, do you want to move this, or do you want to start discussing it?

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, till the committee . . .

Mr. Mazankowski: Well, no, we will start discussing.

[*Traduction*]

M. Benjamin: Voilà pourquoi je voulais que cet administrateur soit un employé de la Commission canadienne du blé. Comprenez-vous maintenant où je voulais en venir?

Le vice-président: Nous passons maintenant au nouvel article 19.(3) modifié du projet de loi.

L'article 19.(3), modifié, est adopté.

L'article 19, modifié, est adopté.

Article 20

Le vice-président: Voulez-vous ouvrir le débat sur l'article 20?

M. Mazankowski: Je voudrais proposer un amendement.

Le vice-président: Voulez-vous présenter un amendement à l'article 20, monsieur Mazankowski?

M. Mazankowski: Oui.

Le vice-président: Pourriez-vous en faire circuler le texte, s'il vous plaît?

M. Mazankowski: Avec plaisir.

Allons-nous lever la séance à 22 heures, monsieur le président?

Le vice-président: Je m'en remets à vous. Nous commençons l'étude de l'article 20.

M. Mazankowski: Eh bien, allons-nous lever la séance à l'heure habituelle?

Le vice-président: J'ignore quelle est l'heure habituelle.

M. Mazankowski: L'heure habituelle, c'est 22 heures. Hier, nous avons siégé jusqu'à 22 heures.

Le vice-président: [*inaudible—éditeur*]

M. Mazankowski: Eh bien, vérifiez auprès du greffier, monsieur le président.

Le vice-président: Le greffier m'avise que, hier soir, vous avez levé la séance à 22 heures.

M. Flis: En toute justice pour M. Mazankowski, je crois que . . . Normalement, nous levons la séance à 22 heures, mais comme le Comité n'a pas réussi à terminer ses travaux à l'heure habituelle, je propose que nous en finissions avec l'article 20.

M. Mazankowski: Cela veut-il dire que vous souhaitez siéger toute la soirée?

M. Flis: Si le Comité le souhaite, pourquoi pas?

M. Mazankowski: Oh, parfait! Très bien.

M. McKnight: C'est bien nous disposer, Jesse.

Le vice-président: Monsieur Mazankowski, voulez-vous proposer cela ou en discuter?

M. Benjamin: Monsieur le président, tant que le Comité . . .

M. Mazankowski: Non, nous devrions commencer par en discuter.

[Text]

An hon. Member: Discussing it, sure.

The Vice-Chairman: First of all, the Chair was asking for guidance, and Mr. Flis gave his opinion. I do not know that that has been adopted by the committee.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, this whole committee has been left in a state of limbo.

The chairman adjourned after 6.00 pm, and really, he at that time requested guidance from the committee as to whether we were going to request additional sitting time to consider the bill. I do not want to try to read into the record the chairman's motives, but I think he was looking at addressing this issue on the basis that it would be advisable to request additional time, and I think he outlined a number of valid reasons, one of which is quite obvious, that we are not going to be able to complete the bill within the timeframe that has been established.

We are on Clause 20. We have made reasonably good progress today. I think it is fair to say that committee members and witnesses have been involved in a grinding, rigorous schedule. It is not an easy exercise, it requires a lot of concentration; but nonetheless there has been progress. That there will be progress in the future, I do not think there is any question about that.

There have been, as my colleague, Mr. McKnight, pointed out, probably something in the order of 40 or 45 amendments that have been presented. Probably more than two-thirds of them have been accepted, which indicates that the bill needs the kind of overhaul and the kind of consideration it is receiving.

I think as well that if the government wants to proceed with this bill in a half-finished form, it will only precipitate a longer debate in the House of Commons, and as long as the bill is in committee, it is not occupying time of the House; and I think as committee members we are in a better position to deal with it in the kind of detail we wish having the witnesses here and other experts we can call upon from time to time. When we do get it into the House, we are not going to have the kind of informative dialogue we have been having in the course of the last few weeks.

So I think, Mr. Chairman, we only kidding ourselves if we think we are going to make progress tonight by trying to run out the clock, because I can tell you, I have sat through an all-night session before and I will do it again. My colleagues are fit and ready and able to do that; but I can tell you, you will not make any progress if that is the game you want to play. If you want to deal in good faith and in a reasonable and practical way so that we can deal with all aspects of this bill in a civilized manner, then I think we should seriously consider a reasonable extension of time.

I think it is fair to note that the government does have other pieces legislation on the order paper. I asked Mr. Flis earlier what the rush was, what was so important about it that we could not have an additional two or three or four or five days to consider the balance of this bill, and I really did not get a response.

[Translation]

Une voix: Bien sûr!

Le vice-président: Tout d'abord, la présidence demandait au Comité un avis et M. Flis en a donné un. Je ne crois pas qu'il ait été adopté par le Comité.

M. Mazankowski: Monsieur le président, le Comité a vraiment été laissé dans l'obscurité.

Le président a ajourné après 18 heures en demandant l'avis du Comité sur la nécessité éventuelle de demander des séances supplémentaires pour étudier ce projet de loi. Je ne veux pas essayer de faire dire au président ce qu'il n'a pas dit, mais je crois que s'il posait la question, c'est parce qu'il jugeait nécessaire de demander une prolongation. Je crois d'ailleurs qu'il a présenté un certain nombre de raisons tout à fait valables, notamment la plus évidente, à savoir que nous ne pourrions terminer cette étude dans les délais que nous nous étions fixés.

Nous en sommes à l'article 20. Nous avons bien avancé aujourd'hui et je crois que l'on peut dire que les membres du Comité et les témoins se sont astreints à un horaire très rigoureux et fatigant. L'exercice n'est pas facile, il exige énormément de concentration, mais on peut dire que nous avons avancé. Je crois qu'il ne fait d'autre part aucun doute que nous continuerons d'avancer.

Comme l'a signalé mon collègue, M. McKnight, on a proposé quelque 40 ou 45 amendements. Il semble que plus des deux tiers aient été adoptés, ce qui indique bien que le projet de loi nécessite ce genre d'amélioration et d'examen.

Je crois d'autre part que si le gouvernement veut ne pas terminer convenablement l'étude du projet de loi, cela ne fera qu'entraîner un débat plus long à la Chambre des communes. Tant que le projet de loi est devant le Comité, il ne prend pas de temps à la Chambre; nous, membres du Comité, sommes mieux placés pour en traiter dans les détails avec les témoins et autres experts auxquels nous pouvons faire appel. Lorsqu'il sera devant la Chambre, nous ne pourrions nous prévaloir du genre de dialogue qui nous a permis d'obtenir les informations nécessaires ces dernières semaines.

Monsieur le président, c'est nous leurrer nous-mêmes que de penser que nous réussirons à terminer ce soir car je puis vous assurer que j'ai déjà siégé toute une nuit et que je suis prêt à le refaire. Mes collègues sont également tout à fait prêts et capables; toutefois, cela ne vous permettra pas d'avancer plus vite. Si vous voulez traiter avec nous en toute bonne foi, il nous faut procéder de façon raisonnable et pratique et étudier tous les aspects de ce projet de loi convenablement. Il nous faut donc sérieusement envisager une prolongation.

Signalons que le gouvernement a d'ailleurs d'autres projets de loi au Feuilleton. J'ai demandé à M. Flis ce qu'il y avait de si urgent, de si important que nous ne puissions obtenir deux, trois, quatre ou cinq jours de plus pour finir l'étude du projet de loi. Il ne m'a pas répondu.

[Texte]

There is the government reorganization bill that has to be dealt with. There are, I think, amendments to the export development bill that have to be dealt with. There is this legislation, and there may be other pieces of legislation, but I repeat that it has been noted this is the second-most important piece of legislation the government has brought forth during this current session of Parliament. If it rates in that category of bills such as the constitutional amendments, I can tell you that the committee on the constitution certainly spent a great deal more time in the consideration of their clause-by-clause study than this committee.

• 2200

I repeat, Mr. Chairman—it should be noted again—we hear a lot of discussion about the fact that this issue has been before us for a long time. I point out to you that it has only been before the parliamentary forum since May. As committee members, we have given up our summer and tried to expedite and facilitate the passage of this bill. In the spirit of that kind of co-operation and in the spirit of that goodwill, why would the parliamentary secretary want to ram this thing through in an all-night session? It just does not make sense, Mr. Chairman.

There has been a good relationship, there has been a conciliatory attitude that has prevailed, but I can tell you that it will deteriorate very rapidly if we are going to get involved in those kinds of shenanigans.

The Vice-Chairman: Mr. McKnight.

Mr. McKnight: Thank you, Mr. Chairman.

I would just like to try to emphasize to the parliamentary secretary . . . as my colleague Mr. Mazankowski mentioned, he has suggested that this was probably the second most important bill as compared to the Constitution, The Canada Act. That act was in force longer than the Crow. It was 113 years. I can recall the Prime Minister talking about 53 years of deadlock, from 1927 to 1980. There were 10 years of consultative conferences, federal-provincial conferences. Prior to binging that in, there was a promise made in the referendum, and that was some of the rationale for bringing forward the Constitution.

Mr. Chairman, as you know, that bill came into Parliament in October, 1980, and was in the Parliament of Canada for six months, until March of 1981, and 110 MPs and Senators took part in the first phase. It ended leaving the House of Commons with closure, even though at the time the Prime Minister had promised full and open debate, much in the same tone as we heard from the new minister as he appeared twice before this committee.

As the bill moved into committee in November of 1980, it was in committee from November 6, 1980, until February 12, 1981. It heard 100 witnesses. The committee sat 267 hours. It has 106 meetings. It lasted over 56 days in constitutional debate. It took 176 hours in clause-by-clause consideration for only 67 amendments. It was demanded and our chairman made an undertaking on behalf of this committee to report the bill. The hon. Serge Joyal made a commitment to report the

[Traduction]

Il y a le projet de loi de réorganisation gouvernementale à terminer. Je crois qu'il y a par ailleurs des amendements au projet de loi sur le développement des exportations. Il y a ce projet de loi-ci et peut-être même d'autres, mais je répète qu'on a déjà dit qu'il s'agissait là en importance du deuxième projet de loi qu'ait présenté le gouvernement au cours de cette session. Si c'est aussi important que les amendements constitutionnels, je puis vous dire que le Comité de la Constitution a certainement passé beaucoup plus de temps à son étude article par article.

N'oublions pas, monsieur le président, que l'on entend beaucoup dire que nous discutons du problème depuis longtemps. Je vous signale que la question n'est soumise au Parlement que depuis le mois de mai. Les membres du Comité ont essayé de faciliter l'adoption de ce projet de loi en y consacrant leur été. Devant un tel esprit de collaboration et de bonne volonté, pourquoi le secrétaire parlementaire veut-il maintenant essayer de nous faire terminer la chose au cours de la nuit? C'est absolument ridicule, monsieur le président.

Les relations étaient bonnes jusqu'ici, un esprit de conciliation a toujours prévalu, mais je puis vous dire qu'il se détériorera très rapidement si l'on nous impose ce genre de comédie.

Le vice-président: Monsieur McKnight.

M. McKnight: Merci, monsieur le président.

Je veux simplement essayer de faire comprendre au secrétaire parlementaire . . . comme mon collègue M. Mazankowski l'a mentionné . . . que c'est probablement le projet de loi le plus important, après la Loi du Canada, qu'ait étudié le Parlement au cours de cette session. Dans l'autre cas, la loi était plus ancienne que celle du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau. Elle avait 113 ans. Le Premier ministre avait alors parlé d'une impasse de 53 ans, de 1927 à 1980. Il y a eu dix ans de conférences fédérales-provinciales. Avant que le projet ne soit proposé, une promesse avait été faite à l'occasion du référendum et c'est ainsi que fut adoptée la Constitution.

Monsieur le président, vous savez que le projet de loi a été soumis au Parlement en octobre 1980, qu'il a été étudié pendant six mois, jusqu'en mars 1981, et que 110 députés et sénateurs ont pris part à la première phase de l'étude. Cela s'est terminé par la clôture du débat imposée à la Chambre des communes alors que le Premier ministre avait promis un débat totalement libre et ouvert comme nous l'a réitéré le nouveau ministre, lorsqu'il a comparu deux fois devant notre Comité.

Lorsque le projet de loi a été renvoyé au Comité en novembre 1980, l'étude a duré du 6 novembre 1980 au 12 février 1981. Le Comité a entendu 100 témoins. Il a siégé 267 heures. Il a tenu 106 réunions. Il y a eu 56 journées de débats constitutionnels. Il a fallu 176 heures pour l'étude article par article quand il n'y avait que 67 amendements. Conformément à ce qu'il avait été demandé, le président s'est engagé pour le Comité à faire rapport du projet de loi. L'honorable Serge

[Text]

bill on December 9, 1980, and he was instructed by the committee to go and discuss this with the House Leaders and his own House Leader. He came back with an extension from those House Leaders; he got an extension. It was extended to February 9, 1981. On February 9 again they had not completed their clause-by-clause study of the bill so he went to the House Leaders and got a further extension to February 13. When we look at the background and the change of something that had been historic in Canada, we are changing a part of Canadian history here, and we are all taking part in it.

If the government wishes, with the direction of this committee to our chairman, and with the precedent that was set with the constitutional committee, there is the ability to ask for an extension of a deadline back, and that is what we are asking. We are not asking even for the same length of timeframe, from December 9, 1980, extended to February 9. We are not asking for that length of time. There is the ability of this committee, the way we function and the way we have gone on, to perform over the next seven, ten days, whatever, the job that is expected of us in doing a clause-by-clause study of this bill.

• 2205

Mr. Chairman, when you talk about the debate, and I hear government members and the parliamentary secretary talk about debate that had gone on and the studies that have been done and the Gilson process, from the 4 years from 1976 to 1980 there were something like 19 proposals and studies done, starting with Bill C-60, the government's own bill on the Constitution, going through to the Progressive Conservative party's position on the Constitution, going through to the Government of Ontario, the Government of British Columbia—at least 19 different studies and proposals on the constitutional change.

Now all of a sudden, Mr. Chairman, we understand we cannot even approach the House Leaders—the government House Leader, the Conservative House Leader, the NDP House Leader—have our Chairman approach them and ask unanimous consent of the House Leaders to extend the ability of this committee to do the job we are put here to do. Frankly, I find it a bit repugnant to have to reply to a threat with a threat. But I can assure you, Mr. Chairman, that if we are going to start discussing Clause 20 this evening and we do not have any signs from the government as to adjournment and the ability to negotiate this as men that understand the parliamentary system, we will still be discussing Clause 20 whenever the last member on this side has any voice. We have, as I mentioned before, several members in town who are very conversant on the issue of the statutory rate for the movement of grain; they would be willing to take part in this committee. I just think that in the spirit that this committee has worked over the past two and a half months, it would destroy . . .

Mr. Mazankowski: It would be a shame.

Mr. McKnight: —the whole atmosphere that a lot of people on both sides have worked to build up. I hope the government members and you, Mr. Vice-Chairman, through the Chairman can facilitate something that would not have that happen.

[Translation]

Joyal s'est engagé à faire rapport du projet de loi le 9 décembre 1980 et le Comité l'a prié d'aller en discuter avec les leaders à la Chambre. Il en est revenu avec une prolongation. Notre étude pouvait se poursuivre jusqu'au 9 février 1981. Le 9 février, à nouveau, l'étude article par article n'étant pas terminée, il est retourné voir les leaders à la Chambre pour obtenir une autre prolongation, cette fois-ci jusqu'au 13 février. Lorsque l'on considère le contexte et le caractère historique de ce qui est modifié, il faut bien reconnaître que c'est une partie de l'histoire du Canada que l'on change et que nous y prenons tous part.

Si le gouvernement le veut bien, notre Comité peut demander à son président, comme cela a été fait dans le cas du Comité de la Constitution, d'aller demander une prolongation aux leaders à la Chambre. C'est tout ce que nous voulons. Nous ne demandons pas aussi longtemps, nous ne demandons pas une prolongation du 9 décembre 1980 au 9 février 1981. Nous n'en demandons pas tant. De la façon dont nous avons fonctionné et progressé, le Comité est capable de terminer, comme on s'y attend, au cours des sept ou huit prochaines journées, l'étude article par article du projet de loi.

Monsieur le président, quand vous parlez du débat, et j'entends les membres du gouvernement et le secrétaire parlementaire parler du débat qui a eu lieu, des études qui ont été faites et du processus Gilson, entre 1976 et 1980, il y a eu environ 19 propositions et études, en commençant par le Bill C-160, le projet de loi du gouvernement sur la Constitution, la position du Parti progressiste-conservateur en matière de Constitution, celle du gouvernement de l'Ontario, celle du gouvernement de la Colombie-Britannique—au moins 19 études et propositions différentes sur la réforme constitutionnelle.

Tout à coup, monsieur le président, on s'aperçoit qu'on ne peut même pas approcher les leaders de la Chambre . . . le leader du gouvernement, le leader du Parti conservateur et celui des Néo-démocrates . . . notre président ne peut même pas leur demander de repousser le délai pour permettre au Comité de faire ce qu'on attend de lui. Franchement, je trouve cela un peu répugnant d'avoir à répondre à la menace par une menace. Mais je puis vous assurer, monsieur le président, que si nous commençons à discuter de l'article 20 ce soir, et si le gouvernement ne donne aucun signe quant à l'ajournement, et si nous pouvons négocier en tant qu'hommes qui comprennent le système parlementaire, nous discuterons de l'article 20 jusqu'à ce que personne de notre côté n'ait de voix. Comme je l'ai déjà mentionné, il y a plusieurs députés en ville qui connaissent très bien la question du tarif statutaire pour le transport du grain; ils seraient prêts à participer aux travaux du Comité. Quand je pense à l'esprit qui a régné au Comité au cours des deux mois et demi, cela détruirait . . .

M. Mazankowski: Ce serait honteux.

M. McKnight: . . . toute l'atmosphère que bon nombre d'entre nous ont tenté de créer au sein du Comité. J'espère que les membres du gouvernement et vous-même, monsieur le vice-

[Texte]

The Vice-Chairman: Mr. Flis.

Mr. Flis: Thank you, Mr. Chairman. Can I be assured that I will not be interrupted when I am speaking, Mr. Chairman?

The Vice-Chairman: I will do my best.

Mr. Flis: Thank you.

Mr. Mazankowski: He wants special treatment.

Mr. Flis: Mr. Chairman, charges have been made that the parliamentary secretary is trying to ram the bill through and the parliamentary secretary or the government side is making threats. I think before dinner I tossed out a few proposals on behalf of our side to hopefully come to some sort of an agreement. I highlighted the positive work that this committee has done; I think this is where the most important work and debate will take place, as was already mentioned.

I think the kinds of witnesses we have before us, the interest shown by the audience, the kind of support staff we have, we will not get in the debate when it comes to the floor of the House. So I think the more amendments we can debate and put through, the more clauses we can debate and put through in this committee, hopefully the trade-off will be that there will be less time used in the House. House time is precious. So I am sure the minister and we on this side would like to see every clause gone through in this committee before it goes to the House.

We gave the Chairman and the House Leader a commitment when we started this process. Based on that commitment, we had certain time lines to meet. Maybe we did not discipline ourselves enough. We said we would start clause by clause by August 22; no, the opposition brought in more and more, they wanted more witnesses. We did not get to the clause by clause until three days later, August 24. That was three days there that we would have had more time for probably completing the bill. But I think those witnesses were worthwhile, as we saw later. So we do not reject that; we welcome that we were flexible. I think that was the name of the game. In steering committees, in committees such as this, hearing witnesses, accommodating witnesses, both the NDP representative and the Conservative representative said that if we want to maximize this process then we should be flexible; we were all along and we are still trying to be flexible. This is why before dinner I suggested that we caucus, have a steering committee meeting, that we come up with something definite.

I just checked with Mr. Mazankowski prior to this debate; they did not caucus. I did not check with Mr. Benjamin. That was their right, they did not have to. They did not want a steering committee meeting.

[Traduction]

président, pourriez trouver par le biais du président, une solution qui nous évitera cela.

Le vice-président: Monsieur Flis.

M. Flis: Merci, monsieur le président. Monsieur le président, puis-je être assuré que je ne serai pas interrompu?

Le vice-président: Je ferai de mon mieux.

M. Flis: Merci.

M. Mazankowski: Il veut un traitement spécial.

M. Flis: Monsieur le président, on a allégué que le secrétaire parlementaire tente de faire avancer le projet de loi à toute vapeur et que le secrétaire parlementaire ou le gouvernement font des menaces. Je pense qu'avant le souper j'ai fait quelques propositions au nom des membres du côté du gouvernement afin d'en venir à une entente. J'ai mis en lumière le travail positif que le Comité a fait jusqu'à présent; je pense que c'est ici que le plus important du travail et du débat aura lieu, et on l'a déjà mentionné.

Je pense que les témoins que nous avons devant nous, ceux qui assistent avec intérêt au débat, le personnel de soutien qui est affecté aux membres du Comité ne seront pas là lorsque le projet de loi sera discuté à la Chambre. Alors, plus nous pouvons discuter et adopter d'amendements ici, plus nous pouvons discuter et adopter d'articles en comité, moins nous aurons à consacrer de temps au projet de loi à la Chambre. Le temps de la Chambre est précieux. Je suis sûr que le ministre et nous, de ce côté de la table, aimerions que chaque article soit étudié par le Comité avant que le projet de loi ne soit envoyé à la Chambre.

Nous avons pris un engagement avec le président et le leader de la Chambre lorsque nous avons commencé. Dans le cadre de cet engagement, il y avait certains délais à respecter. Nous ne nous sommes peut-être pas suffisamment disciplinés. Nous avons dit que nous commencerions l'étude article par article du projet de loi avant le 22 août; non, l'Opposition voulait encore entendre des témoins. Nous n'avons réussi à entreprendre l'étude article par article du projet de loi que trois jours après, soit le 24 août. Ces trois jours nous auraient peut-être permis de terminer notre étude. Mais je pense néanmoins que ces témoins valaient la peine, comme nous avons pu nous en rendre compte plus tard. Nous ne le regrettons pas; nous avons été souples. Je pense que c'est ce qu'il faut faire. Quand il s'agit d'entendre ou de convoquer des témoins, les représentants du Nouveau parti démocratique et du Parti conservateur ont dit dans les réunions des comités de direction et des comités comme celui-ci, que si nous voulons en tirer le meilleur profit, il fallait être souple. Avant le dîner, j'ai donc proposé un caucus, une réunion du comité de direction, afin de faire quelque chose de concret.

Avant ce débat je me suis renseigné auprès de M. Mazankowski, ils ne se sont pas réunis. Je ne me suis pas renseigné auprès de M. Benjamin. C'est leur droit, ils ne sont pas obligés de se réunir. Ils n'ont pas désiré une réunion du comité de direction.

[Text]

Mr. Mazankowski: A point of order, Mr. Chairman.

Mr. Flis: I wanted some guarantee that I would not be interrupted.

The Vice-Chairman: He has a point of order.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, it is a point of order. That statement cannot go unchallenged. As a matter of fact, when I left the committee room it was with the full understanding that there was going to be a steering committee. As I walked out I checked with the assistant to the minister who advised that the steering committee was off. So to make the charge that the opposition did not want a steering committee is not in accordance with the facts, Mr. Chairman, and I could not allow that statement to go unchallenged.

Mr. Flis: The chairman had a funeral to go to so maybe that is why things changed. But what I am demonstrating, Mr. Chairman, is that every step of the way we wanted to co-operate. We wanted to bring in as many witnesses, etc., but at the same time we wanted to meet this deadline. Both opposition parties were praising the chairman on what an excellent job he has been doing; both parties were giving him assurances all along not to worry about the time—we will get it there, we will get it there on time. There were times where I guess the opposition saw they probably could not meet that deadline and then started making waves.

So I think there is a break here. I do not want to use the words, but there is almost a break of the good faith which was in this committee all through the summer months. I would like to keep working in that good faith, and we are open to some proposals, but we also have to answer to the House Leader. The House Leader looks at his time; he has *x* number of days for this bill. I do not know what the priorities are, this is up to the House Leaders to decide. When the House meets on Monday, hopefully the three House Leaders will get together and maybe have a look at this bill.

I would like to hear more discussion. I have a proposal, but I was hoping that instead of a lot of words . . . I am sorry now that I stressed the importance of this bill. I stressed the importance of this bill so now they have dug up all the facts and figures on the Constitution and we hear all this verbiage but not one bloody constructive suggestion as to how to get out of this dilemma. We do not want words. We want constructive suggestions here.

The Vice-Chairman: I am taking these speakers in rotation. Now it is a point of order.

Mr. Neil: If the member has a proposal, perhaps he would put it before the committee for consideration.

Mr. Flis: After hearing the debate, yes, Mr. Chairman, I have a proposal which I am willing to share with the committee, but I would like to hear all of those who have signified they want to speak. I am one who respects the rights of every member of this committee, and I would like to hear every member out and not interrupt them while they are speaking.

Le vice-président: Monsieur Dubois.

[Translation]

M. Mazankowski: Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

M. Flis: Je voulais être certain de ne pas être interrompu.

Le vice-président: Il invoque le Règlement.

M. Mazankowski: Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Nous ne saurions accepter cette déclaration. En fait, quand j'ai quitté la réunion, j'ai bien compris qu'il y aurait une réunion du comité de direction. En sortant, j'ai vérifié avec l'adjoint au ministre qui m'a dit que la réunion était annulée. Alors, dire que l'opposition ne voulait pas une réunion du comité de direction n'est pas correct, monsieur le président, et je ne saurais accepter pareille déclaration.

M. Flis: Le président a dû assister à des funérailles, c'est ce qui explique peut-être le changement de programme. Mais ce que j'essaie de démontrer, monsieur le président, c'est que nous avons fait preuve de volonté de coopération tout au long. Nous avons voulu faire comparaître de nombreux témoins, en même temps nous avons voulu respecter la date limite. Les membres des deux partis de l'opposition ont félicité le président de son excellent travail et ils l'ont conseillé de ne pas s'inquiéter du délai, en disant que nous terminerons à l'heure. Je pense que parfois, ils se sont rendu compte qu'ils ne pouvaient pas respecter la date limite, et ils faisaient des histoires.

J'hésite à employer le mot, mais je trouve que l'on a presque perdu la bonne foi que l'on a montrée dans ce comité pendant tout l'été. Je désire retrouver cette bonne foi. Nous sommes prêts à recevoir des propositions, mais nous sommes en même temps responsables envers le leader à la Chambre. Le leader n'a que tant de jours pour l'examen de ce projet de loi. Je ne suis pas au courant des priorités, c'est aux leaders de trancher cette question. J'espère qu'à l'ouverture de la Chambre lundi, les trois leaders se réuniront et étudieront ce projet de loi.

J'aimerais entendre vos opinions. J'ai une proposition, mais j'aurais aimé, au lieu d'entendre beaucoup de mots . . . je regrette maintenant d'avoir tant insisté sur l'importance de ce projet. J'ai souligné son importance et ils ont maintenant déniché tous les chiffres et les faits sur la Constitution. Nous entendons des torrents de mots, mais pas une seule suggestion constructive sur la façon de sortir de ce dilemme. Nous ne voulons pas des mots. Nous voulons des suggestions constructives.

Le vice-président: Je prends les intervenants à tour de rôle. À ce moment on invoque le Règlement.

M. Neil: Si le député veut faire une proposition, il peut peut-être la soumettre à la considération du comité.

M. Flis: J'ai écouté la discussion, et oui, Monsieur le président, j'ai une proposition que je suis prêt à partager avec le comité, mais je veux entendre tous ceux qui ont fait signe de vouloir parler. Moi, je respecte les droits de chaque membre de ce comité, et j'aimerais entendre chacun sans l'interrompre.

The Vice-Chairman: Mr. Dubois.

[Texte]

M. Dubois: Merci, monsieur le président.

Monsieur le président, je suis un peu surpris de certains commentaires que fait notre ami et collègue, M. Mazankowski, le député de Végréville. Il dit: Ecoutez, si vous voulez continuer à discuter de l'article 20, cela ne sert à rien, car on va discuter très longtemps. Et puis M. McKnight nous dit: Eh bien, on va discuter tant que les gens de ce côté-ci auront encore de la voix. On me dit qu'il y aura plus de députés demain.

Monsieur le président, je suis un peu déçu, un peu beaucoup, parce que je croyais que l'intention des députés de l'opposition, comme la nôtre, était de passer le projet de loi à cette étape du Comité.

D'un côté, on nous dit qu'on est prêt à être *gentlemen*, à discuter et à vouloir passer cette étape-ci, et de l'autre, quand on dit que l'on veut faire des heures additionnelles, on nous dit: Vous voulez commencer à discuter de l'article 20; c'est bien dommage, mais cela ne fonctionnera pas.

• 2215

C'est donc un peu ambivalent. Cependant, le 23 août, à la fin de la séance, mon collègue, M. Mazankowski, citait ce qu'avait dit M. Reid, et ensuite le président avait bien dit, à la page 120.118:

J'aimerais dire à tous les membres du Comité que, lorsque nous avons commencé notre travail, nous en connaissions le cadre temporel et j'ai alors conclu l'entente avec le gouvernement, d'une certaine manière. Mais, quoiqu'il en soit, je pense qu'il convient de terminer sur la bonne note que nous a donnée M. Reid.

Pour ma part, j'avais proposé à ce moment-là, alors que l'on était moins près de notre date limite, que l'on fasse des heures supplémentaires, que l'on siège le soir, et mon collègue, M. Mazankowski disait: Oui, bien sûr, on est prêts; pourquoi pas le 6 septembre, pourquoi pas le 9 septembre, pourquoi ne pourrait-on pas siéger 36 heures par jour?

On n'avait jamais parlé de siéger 36 heures par jours, mais bien de faire les heures nécessaires pour donner aux gens la possibilité de faire valoir leur point de vue concernant les amendements. On l'a fait lors des audiences dans l'Ouest. À Regina, on a entendu tous les gens qui voulaient être entendus; il y en a même qui ont témoigné trois fois devant nous. On a pris tout le temps nécessaire. Les gens revenaient avec leurs associations, avec leurs sous-associations et à titre d'individus.

Monsieur le président, on aurait pu faire des heures supplémentaires le soir alors qu'on était moins près de notre date limite. Maintenant on est rendus à la fin. Il était entendu que nous aurions un caucus le 6 septembre et que, le 9 septembre, mes amis d'en face auraient aussi un caucus. Il est tout à fait normal qu'ils puissent y aller. Tout le monde a agi de bonne foi. Maintenant, on est rendus à la fin et il faut dépasser le temps.

Mon collègue, le secrétaire parlementaire, dit qu'il aurait peut-être quelques mots à dire sur une proposition.

[Traduction]

Mr. Dubois: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Chairman, I am somewhat surprised by certain remarks that our friend and colleague, Mr. Mazankowski, the honorable member from Vegreville, has made. He has said that it is useless to continue discussing Section 20 because we will be discussing it for a long time. And Mr. McKnight tells us that they are going to discuss as long as people on his side of the table still have a voice. I am told that there will be more members tomorrow.

Mr. Chairman, I am somewhat disappointed, in fact quite disappointed, because I believe that it was the intention of the members of the opposition, just as it is ours, to pass the bill at this stage of the committee's proceedings.

On the one hand, we are told that they are prepared to be gentlemen, to discuss and to pass the bill at this stage, and on the other hand when we say that we would like to spend some additional time, we are told that if we want to begin discussing Section 20, that is too bad, it will not work.

So it is somewhat ambivalent. However, at the end of the meeting of August 23, my colleague Mr. Mazankowski quoted what Mr. Reid said, and then the Chairman said on page 120.118:

I would have to say to all members of the committee that when we started this exercise we knew what the timeframe was, and I made the deal with the government, so to speak. But in any case, I think Mr. Reid's note is a good one to end on.

At that point, when we were much further from our deadline, I personally proposed that we put in additional time, that we meet in the evening, and my colleague, Mr. Mazankowski, said certainly, they were ready. Why not September 6, why not September 9, why not sit 36 hours a day?

There was never any question of sitting 36 hours a day, but rather putting in the necessary time to give people an opportunity to put forward their point of view with respect to the amendments. We did this during our hearings in the West. In Regina we heard anybody who wished to speak, there were some who even testified three times before us. We took all the time necessary. People came back with their associations, with their sub-associations, and as individuals.

Mr. Chairman, we could have put in additional time in the evening when we were not that close to our deadline. Now we are almost at the end. It was agreed that we would have a caucus on September 6 and that on September 9 my friends on the other side of the table would also have a caucus. This is perfectly natural. Everybody has acted in good faith. Now we have reached the end and we have to go overtime.

My colleague, the parliamentary secretary, says that he may have a proposal to make.

[Text]

M. Mazankowski parlait de temps raisonnable. Il nous disait: Deux jours, trois jours, quatre jours, et ensuite cinq jours. Qu'est-ce qu'il entend par «temps raisonnable»? Est-ce que c'est deux jours? Est-ce que c'est trois jours? Quand la Chambre va recommencer, il ne sera évidemment pas question de siéger pendant la période des questions. Cela, c'est bien clair. Cela veut dire que nous pourrions peut-être siéger quelque peu le matin, l'après-midi et aussi le soir, si jamais nous acceptions de dépasser notre date limite de ce soir. Je veux bien être flexible. On parle de temps raisonnable, mais personne ne nous dit ce qu'il entend par «temps raisonnable».

J'aimerais bien entendre quelques commentaires là-dessus. C'est mon point de vue, monsieur le président.

Le vice-président: Merci, monsieur Dubois.

I call on Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I want to remind the committee that we have now sat, if my addition is correct, something like 11 hours and 5 minutes so far today. I want to say, since all my colleagues know where I stand on this bill, that unless it keeps the statutory grain rate for the grain producers and maintains the integrity and powers of the Canadian Wheat Board, then I and my colleagues are committed to doing all we can to prevent the passage of this bill.

I have, against my own better instincts, endeavoured to facilitate dealing with the bill in committee. I am not endeavouring to facilitate the passage, but my colleagues will appreciate that I did not want to conduct myself in such a manner that they could justifiably accuse me of obstruction, delay, filibustering, or anything like that. I have moved amendments, and I have more to move, but it all has to do with the facilitating of dealing with the bill in the committee—not the passage of it, but the dealing with it. We are required under the rules to report the whole bill; we cannot report the bill until we have dealt with all of the bill. We do not need an extension from the House, because neither order of reference from the House puts a date on when we should report the bill. Any earlier decision made by a majority of the committee to report the bill back on September 12 has no effect, or impression, or authority upon the House of Commons and our order of reference. That was purely an internal matter done by the committee.

• 2220

As time went on, I think all members on all sides realized that September 12 was becoming more and more unrealistic, through no fault of any one or more members on the committee, it was just the very nature of this legislation, the witnesses we heard. Then, having the officials in front of us has provided all of us with an education about the ramifications of the legislation, clause by clause, but has also enabled members in all three parties to come forward with better and reworded amendments and amendments from all three parties have been approved. To me, that is a committee working very well.

[Translation]

Mr. Mazankowski talked about a reasonable amount of time. He said to us: Two days, three days, four days, and then five days. What does he mean by "reasonable time"? Is it two days? Is it three days? Once the House has reconvened, it is obviously not possible to sit during the Question Period. That is quite clear. That means that we might be able to sit for a short while in the morning, the afternoon and also the evening, if we should agree to extend our deadline beyond this evening. I would like to be flexible. There is talk about a reasonable amount of time, but nobody tells us what is meant by "reasonable amount of time".

I would like to hear some comments about this. This is my opinion, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Dubois.

Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'aimerais rappeler au comité que nous avons siégé à peu près 11 heures et 5 minutes aujourd'hui, si j'ai bien calculé. Mes collègues sont au courant de ma position, c'est-à-dire que si le projet de loi ne garde pas le même tarif sur les grains pour les producteurs, et s'il ne maintient pas les pouvoirs et l'intégrité de la Commission canadienne du blé, mes collègues et moi ferons de notre mieux pour empêcher l'adoption de ce projet de loi.

J'ai essayé de faciliter la discussion, mais je n'essaie pas de faciliter l'adoption de ce projet. Je ne faisais pas de l'obstruction. J'ai voté pour des amendements, et j'en ai encore à proposer, et ce pour faciliter l'examen de ce projet de loi, pas l'adoption, mais l'examen. Nous sommes tenus, en vertu du Règlement, de faire rapport sur le projet de loi dans son ensemble; et nous ne pouvons renvoyer le projet de loi que lorsque nous l'avons étudié d'un bout à l'autre. Nous n'avons pas à demander une prolongation à la Chambre, car ni l'un ni l'autre des ordres de renvoi qui nous ont été renvoyés par la Chambre ne donnent une date à laquelle nous devons soumettre notre rapport. La décision prise par le Comité de soumettre son rapport le 12 septembre n'a rien à voir avec la Chambre des communes ou avec notre ordre de renvoi. C'était une question purement interne, qui a été décidée par le Comité lui-même.

Au fil du temps, je pense que tous les membres de tous les partis se sont rendu compte que le 12 septembre serait difficile à respecter, mais que ce n'était la faute à personne. Cela était tout simplement dû à la nature même du projet de loi et aux témoignages qui nous avaient été présentés. Et la présence devant nous de hauts fonctionnaires du ministère nous a tous beaucoup appris sur les ramifications de la loi, article par article, et cela a également permis aux membres du Comité de tous les partis de présenter de meilleurs amendements mieux formulés, et des amendements émanant des trois partis ont d'ailleurs été approuvés. Selon moi, le Comité a très bien travaillé.

[Texte]

I remember when this committee dealt with the Transportation of Dangerous Goods bill. Mr. Chairman, you will recall that that was pretty complex. We were even trying to get definitions from chemists. If my memory is correct, we took longer on clause-by-clause on that bill than we have on this one. It was complex, but not as long as this one.

I do not know that we have to come to some specific deadline agreement. Let us learn a lesson, that the minute you put down a final deadline . . . You should look up the historical meaning of the word deadline—if you step across that line, you are dead. That is a colloquial word and that is what it means, it is a dead line and if you cross it you are dead. Let us not make that mistake again. I think if we all continue to endeavour to facilitate the dealing with this bill in the committee, so that we can report back the whole bill at the earliest possible date, we will have done our job and we will be living up to the rules of Parliament.

We are not in any position where we have to have any kind of extension from Parliament, from the House of Commons, so let us start again. I am willing to sit next Monday afternoon or Monday evening, and we will meet again Tuesday morning and afternoon. I am willing to meet in the evening. If we can get two, three, six, seven clauses done a day—I do not know whether that will take four days, eight days, six days, who knows?—we will be moving and showing progress and we will be facilitating the dealing with the bill in the committee, which is our responsibility as a committee.

I suggest, Mr. Chairman, that if Mr. Flis would like to make us a proposal, I am sure I can say for our party that we will be glad to take it and I can assure him that we will give it serious consideration and let him know what we think of it. I will leave it for them to speak for themselves, but Mr. Mazankowski and his colleagues, I am sure, would also give it serious consideration. We are going to have to talk to some of our other colleagues. We could not get Mr. Flis's proposal and then decide on it at a steering committee later tonight or first thing tomorrow morning. We all know the procedures of all our caucuses, and what not. My caucus colleagues, the ones I would need to talk to, will not be back here until tomorrow evening, and then you know what it is like trying to find them on a weekend. But if he wants to give us a proposal, I can assure him that I will take it to my colleagues and we will consider it and consider it seriously, and either I will respond to him or my House Leader will respond to his House Leader—one or the other or both. I can assure him of that, but let us adjourn now and proceed, starting again on Monday or Tuesday.

• 2225

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Benjamin. I just want to use this opportunity to ask you a question though. The committee certainly appreciated that we received 20 of your amendments in typewritten form some time ago and had the opportunity to deal with them. In your remarks you said you

[Traduction]

Je me souviens de ce qui s'est passé lorsque le Comité a étudié le projet de loi sur le transport des marchandises dangereuses. Vous vous souviendrez, monsieur le président, que c'était assez complexe. Nous avons même essayé d'obtenir des définitions auprès de chimistes. Si je ne m'abuse, notre étude article par article de ce projet de loi avait été plus longue que pour celui-ci. C'était complexe, mais c'était moins long.

Je ne suis pas convaincu que nous ayons à nous entendre sur une date limite précise. Il y a une leçon à tirer de ce qui se passe: dès que vous fixez une date limite . . . il faudrait qu'on se renseigne sur la signification historique du mot date limite, en anglais *deadline*, qui signifie littéralement ligne morte, autrement dit si vous franchissez la ligne, vous êtes morts. C'est justement ce que cela devrait signifier. Ne nous trompons pas une deuxième fois. Je pense que si nous continuons tous de faire tout notre possible pour faciliter l'étude de ce bill en comité, afin de pouvoir soumettre notre rapport le plus tôt possible, nous aurons tous fait notre travail et nous aurons respecté les règles du Parlement.

Nous n'avons aucunement besoin de demander une prolongation auprès du Parlement ou de la Chambre des communes, alors continuons. Je suis prêt à siéger lundi après-midi ou lundi soir, et nous pourrions nous réunir de nouveau mardi matin et mardi après-midi. Je suis prêt à siéger le soir. Si nous pouvions étudier deux, trois, six ou sept articles par jour . . . je ne sais si cela demandera quatre, huit ou six jours . . . mais nous progresserons et nous faciliterons l'examen de ce bill en comité, ce qui est notre responsabilité en tant que comité.

Monsieur le président, si M. Flis veut bien nous soumettre une proposition, je suis certain de pouvoir dire au nom de mon parti que nous nous ferons un plaisir de l'examiner, que nous l'étudierons de façon sérieuse et que nous lui dirons ce que nous en pensons. Je suis également certain que M. Mazankowski et ses collègues l'étudieraient de façon sérieuse, mais je n'ai pas à parler en leur nom. Il va nous falloir en discuter avec certains de nos autres collègues. Nous ne pourrions pas prendre la proposition de M. Flis et en décider en réunion du comité directeur plus tard ce soir ou demain à la première heure. Nous connaissons tous la façon de procéder de nos caucuses, etc. Mes collègues au caucus, ceux à qui il faudrait que j'en parle, ne reviendront ici que demain soir. Et vous savez tous comme moi combien il est difficile de leur mettre la main dessus en fin de semaine. Mais s'il veut bien nous soumettre une proposition, je puis l'assurer que je la présenterai à mes collègues, que nous l'examinerons, et ce très sérieusement, et que moi ou mon leader à la Chambre répondrons à lui ou à son leader, ou les deux. Je puis l'assurer de cela, mais je propose que nous levions la séance tout de suite et que nous reprenions notre étude lundi ou mardi.

Le vice-président: Merci, monsieur Benjamin. Je voulais tout simplement saisir cette occasion pour vous poser une question. Le Comité est certainement heureux d'avoir reçu 20 de vos amendements dactylographiés il y a déjà quelque temps pour avoir ensuite l'occasion d'en traiter. Quand vous avez

[Text]

were going to bring forward many more. Is it your intention to submit them to the committee?

Mr. Benjamin: We have provided the clerk with 10 more already, Mr. Chairman. She can feel free to pass them around. That would make our first 30. I would expect, hopefully by tomorrow, to be able to provide the clerk with at least another 10. Ours will have been translated and I can provide at least another 10 tomorrow—maybe 20.

The Vice-Chairman: In some of your lighter moments, you have told us in committee that you might come up with 180 amendments. Is that your target?

Mr. Benjamin: No, Mr. Chairman. If I had been following my better instincts you would have had an amendment on every line starting at line 1, and we might be at page 2 or 3 by now instead of page 10.

The Vice-Chairman: The Chair can take it that it is your intention to furnish as many as possible to the clerk in anticipation of the views . . .

Mr. Benjamin: Oh, yes; we provided 20 right off the bat and then another 10 . . .

The Vice-Chairman: The next speaker is Mr. Mayer, please.

Mr. Mayer: Mr. Chairman, in the interest of hearing Mr. Flis' proposal, I will yield my time to Mr. Flis.

The Vice-Chairman: I do not know that you can do that and pre-empt the others. Mr. Hargrave has indicated he wants to speak.

Mr. Mayer: The point I am making is that I do not want to prolong the discussion any further until we hear Mr. Flis. So anything I can do to shorten it, I should think would be useful.

Mr. Neil: I will stand aside as well, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Well, I have on my list the names of Hargrave, Reid, Neil; then Mr. Flis. So I am taking Mayer and Neil off.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Take Reid off, too.

The Vice-Chairman: Thank you. What about Mr. Hargrave?

Mr. Hargrave: No. I would like to make a short intervention.

The Vice-Chairman: Go ahead, Mr. Hargrave.

An hon. Member: Round 'em up and send 'em out!

Mr. Hargrave: Mr. Chairman and committee members, this will be a short intervention but I want to remind you that I have been on this committee since the start. I missed one half of one meeting before we adjourned for the summer recess and that is all. I have been at every other meeting. It is true, and I think fair, to say that I have not worn out my welcome as far as speaking time goes, but I want to make a short comment now.

[Translation]

parlé tout à l'heure, vous avez dit que vous en auriez d'autres. Entendez-vous les présenter d'avance au Comité?

M. Benjamin: Nous en avons déjà donné dix au greffier, monsieur le président. Elle peut fort bien les faire circuler. Il s'agira de nos trente premières modifications. J'espère que dès demain, nous pourrions en donner encore dix autres au greffier. Nos modifications ont été traduites et je puis au moins vous en donner une dizaine, sinon une vingtaine, dès demain.

Le vice-président: Sur le ton de la blague, vous avez déjà dit au Comité que vous auriez quelque 180 amendements à proposer. Est-ce votre objectif?

M. Benjamin: Non, monsieur le président. Si j'avais cédé à mes bas instincts, vous auriez eu au moins un amendement par ligne dès la première ligne et nous en serions peut-être à la page 2 ou 3 seulement maintenant au lieu d'en être à la page 10.

Le vice-président: Le président peut donc présumer que vous avez l'intention d'en faire parvenir le plus possible au greffier pour anticiper . . .

M. Benjamin: Oh, oui; nous en avons fourni 20 dès le départ et ensuite 10 autres . . .

Le vice-président: Le prochain intervenant sera M. Mayer, s'il vous plaît.

M. Mayer: Monsieur le président, j'aimerais entendre ce qu'a à dire M. Flis et je lui cède donc mon temps de parole.

Le vice-président: Je ne sais pas si vous pouvez faire cela. M. Hargrave aussi veut intervenir.

M. Mayer: Je ne veux tout simplement pas que la discussion se poursuive avant d'avoir entendu M. Flis. Tout ce que je puis faire pour couper court au débat est, à mon avis, utile.

M. Neil: Je cède mon tour aussi, monsieur le président.

Le vice-président: Bon, j'ai sur ma liste les noms de MM. Hargrave, Reid, Neil; ensuite M. Flis. Je raye donc les noms de MM. Mayer et Neil.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Vous pouvez aussi rayer le nom de Reid.

Le vice-président: Merci. Qu'en est-il de M. Hargrave?

M. Hargrave: Non. J'aimerais faire une courte intervention.

Le vice-président: Allez-y, monsieur Hargrave.

Une voix: Fais comme Alexis le trotteur: fais cela vite!

M. Hargrave: Monsieur le président et membres du Comité, l'intervention sera brève, mais j'aimerais vous rappeler que je siège à ce Comité depuis le début. Je n'ai manqué qu'une moitié d'une réunion avant que nous ne mettions fin à nos délibérations pour les vacances d'été et c'est tout. J'ai été présent à toutes les autres réunions. Il est vrai et juste de dire que je n'ai pas été le plus prolixe des orateurs, mais j'aimerais aujourd'hui faire un bref commentaire.

[Texte]

I suggest to all of you that we have made some reasonable progress in our study in the committee stage—albeit perhaps not spectacularly so. But we have made progress. And I think most of us are reluctant to pass in the committee stage an imperfect bill. We have heard that phrase before, but I really think, surely, that is the way most of us, if not all of us, feel. But I would have to say, is it not the truth that we have not even got to the real guts of this legislation yet. We have not even arrived there.

Now I will remind you of some of them: the freight rate process, for example; the method of payment, the review process, and a number of other very very important items which are way down the list yet in clause numbers.

I would like to remind you very briefly about the intensity and emotion of those three Prairies hearings in Edmonton, Winnipeg and Regina. Think of not only the major presentations of the pools and the others, but of those individuals who wound up every meeting in those three places, and they did not need prompting notes. They did not need prepared speeches. They were speaking very truthfully and sincerely. So I ask you all to think of that situation and the intensity of those hearings, and I say to you very bluntly that this is the most important issue in which I have ever been involved during my almost 11 years—by far. I would remind you also that, to me, it is more important than was the constitutional issue—by far.

• 2230

It is more important than—and this may shock you, I am sure—the National Energy Program in western Canada; and that is a big one, I am telling you. That is how important I consider this issue.

You know what my special interest is. It is the livestock sector; and you know, of course, that I have been concerned about what has become known as the “livestock hurt”. It has not been addressed in any way in this legislation. It could be, with appropriate amendments. That is why I am sitting here. That is my industry. That is my business; and it is a tremendous business, especially in western Canada.

I would just say to you very simply that I think as a committee we have to find a way to allow this committee to continue sitting as a committee. It is up to us to do that ourselves. But surely the need for that situation is there, and it should be obvious to all of us. I would say it is simply impossible properly and physically to address the remaining 50 clauses—those are what are left—tonight or with any combination of tonight and the next two or three days. But we can do it ourselves here if we decide that the committee should continue. We are making progress.

That is all I want to say.

[Traduction]

A mon avis, nous avons fait pas mal de progrès à l'étape de l'étude en comité, quoique les progrès n'ont peut-être pas été spectaculaires. Cependant, nous en avons faits. Et je crois que la plupart d'entre nous ne veut pas qu'un projet de loi imparfait sorte du Comité. Nous avons déjà entendu ce vœu pieux, mais je crois que c'est là certainement le sentiment de la plupart d'entre nous. Cependant, il me faudrait souligner que nous n'avons même pas encore abordé la substantifique moelle de ce projet de loi. Nous ne sommes pas encore arrivés au coeur du sujet.

J'aimerais maintenant vous rappeler quelques-unes des questions importantes: tout le processus des tarifs de transport, par exemple; la méthode de paiement, celle de la révision, sans compter nombre d'autres sujets des plus importants qui se trouvent tout en bas de la liste si l'on suit les numéros d'articles du projet de loi.

J'aimerais rappeler brièvement, pour mémoire, l'intensité des émotions dont nous avons été témoins lors des trois séances tenues dans l'Ouest à Edmonton, Winnipeg et Regina. Ne pensez pas seulement à ces mémoires bien préparés des grosses organisations, mais aux interventions des particuliers qui ont pris la parole à titre individuel dans ces trois villes et qui n'avaient pas besoin de notes pour faire leurs discours. Leurs discours n'étaient pas préparés. Ils parlaient du fond du coeur. Je vous demande donc, à vous tous, de vous rappeler quelles étaient la situation et l'intensité des émotions pendant ces audiences, et je tiens à vous dire très clairement que voici la plus importante question dont j'ai jamais été saisi depuis les 11 années que je me trouve ici... et de loin. J'aimerais aussi vous rappeler que pour moi, c'est de loin beaucoup plus important que la question constitutionnelle.

C'est plus important, et cela vous choquera j'en suis certain, que le Programme énergétique national dans l'ouest du Canada. Et, je puis vous dire, ce dernier revêt un intérêt énorme. Voilà donc l'importance que j'accorde à cette question.

Vous savez à quel secteur je m'intéresse tout particulièrement: il s'agit du secteur du bétail. Vous savez, bien sûr, que je suis très préoccupé par ce que l'on en est venu à appeler le «mal du bétail». Un problème auquel ce projet de loi ne s'intéresse guère. Mais il le pourrait, si on lui apportait les amendements nécessaires. C'est pourquoi je suis ici. C'est mon industrie. Et c'est une industrie gigantesque, surtout dans l'Ouest du pays.

J'aimerais tout simplement vous dire, en très peu de mots, et très simplement, que je pense que le Comité se doit de trouver le moyen de continuer de siéger en tant que comité. C'est à nous qu'il revient de faire cela. Il me semble que la situation l'exige, et que cela devrait être évident pour nous tous. Il me semble tout à fait impossible physiquement que nous étudions les cinquante articles qui restent... et c'est ce qu'il nous reste... ce soir, ou pendant encore deux ou trois jours. Mais nous pouvons les étudier si nous décidons ici que le Comité doit continuer de siéger. Nous avons réalisé des progrès.

C'est tout ce que j'avais à dire.

[Text]

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Hargrave.

The other people who have given their names have deferred to Mr. Flis.

Mr. Flis: Thank you, Mr. Chairman.

I sincerely take to heart everything that has been said here, and I am glad that Mr. Hargrave was the last one to speak. Sitting in the plane with him from Regina to Vancouver, I probably learned more about Canadian history and the future of Canada than I probably will in the House or anywhere else. These are the positive spin-offs when one works with a committee like this.

I feel, Mr. Chairman, there is a spirit of future co-operation. In that spirit, I would like to make a motion which might move the proceedings ahead with some clear-cut time lines.

I would love nothing better, Mr. Benjamin, than to leave it open-ended, but unfortunately with the kind of pace we live with here, up on the Hill especially, and in committees and in the House, time lines are imposed upon us, and we have to live within those. So keeping all of that, and keeping what Mr. Hargrave said, that we really have not got to the guts of the legislation—but I think a lot of those debates will take place at report stage, since we saw that it cannot be moved here—but we can make suggestions and they can go in a report to the minister, or whatever route you want to take.

So, Mr. Chairman, I would like to move that notwithstanding the resolution adopted by the committee on Tuesday, June 28, 1983, the deadline for the submission of its report to the House be extended from September 12, 1983 to September 15, 1983.

I will give just a bit of explanation. What this would do is it would allow us to sit—first of all, the House Leaders were involved in our time lines, like it or not. With us coming back on Monday—and giving us an additional two days here—this will allow the House Leaders to get together and maybe guide us further as far as House time versus committee time is concerned. But the message and the readings I am getting—and this is our minister already having discussions with our House Leader—these are the time lines he feels he can devote to the committee in wanting the bill in the House. But as I say, he will have Monday and Tuesday to discuss it with the other two House Leaders.

The reason I state September 15 is to give the clerk and her staff time for preparing what we have discussed for the House, translating it, etc. But in order for the clerk to prepare it and for us to report to the House on September 15, we would have to finish our sittings at the end of Tuesday. This would give Wednesday for the clerk to, as I said, prepare everything and then table it in the House on September 15.

[Translation]

Le vice-président: Merci, monsieur Hargrave.

Les autres personnes qui avaient donné leur nom ont décidé de céder la parole à M. Flis.

M. Flis: Merci, monsieur le président.

Je dois dire, en toute sincérité, que je prends très à coeur tout ce qui a été dit ici et que je suis heureux que M. Hargrave ait été le dernier à parler. Assis à côté de lui dans l'avion de Regina à Vancouver, j'ai sans doute plus appris au sujet de l'histoire du Canada et de l'avenir du pays que je ne pourrais le faire à la Chambre ou ailleurs. Lorsqu'on travaille avec un comité comme celui-ci, il en découle de très bonnes choses.

Je pense, monsieur le président, qu'il y a ici un esprit de collaboration future. Et c'est dans cet esprit que j'aimerais proposer une motion qui nous permettrait peut-être de progresser et de poursuivre nos travaux en respectant un cadre temporel clairement défini.

Rien ne me ferait plus plaisir, monsieur Benjamin, que de laisser le débat ouvert, sans fixer de délais, mais, malheureusement, vu le genre de rythme que l'on connaît ici sur la Colline, et notamment aux comités et à la Chambre, des dates limites nous sont toujours imposées, et nous devons nous en accommoder. Étant donné tout cela, et compte tenu de ce qu'a dit M. Hargrave, à savoir que nous n'en sommes pas encore arrivés au coeur même du projet de loi... mais je pense que bon nombre de ces débats se dérouleront à l'étape du rapport, puisqu'on a bien vu que l'on ne peut pas le faire ici... nous pouvons faire des propositions et les inclure dans un rapport que nous pourrions remettre au ministre ou encore procéder d'une autre façon, comme bon vous semblera.

Je propose par conséquent, monsieur le président, que nonobstant la résolution adoptée par le Comité le mardi 28 juin 1983, la date limite pour la présentation du rapport du Comité à la Chambre soit repoussée du 12 septembre 1983 au 15 septembre 1983.

Je vais vous donner quelques petites explications. Tout d'abord, cela nous permettrait de siéger... primo, les leaders à la Chambre ont participé à l'établissement de notre calendrier, que cela nous plaise ou non. Si nous revenons lundi... et avec ces deux journées supplémentaires... cela permettrait aux leaders à la Chambre de se réunir et peut-être de nous donner quelques indications au sujet du calendrier de la Chambre par rapport à celui du Comité. Mais le message et l'interprétation que je fais de ce qu'on a dit... et notre ministre a déjà eu des discussions avec notre leader à la Chambre... le calendrier que nous avons est celui qu'il pensait pouvoir consacrer au Comité parce qu'il voulait que le bill soit présenté à la Chambre. Mais comme je l'ai déjà dit, il disposera de lundi et de mardi pour en discuter avec les deux autres leaders à la Chambre.

Si j'ai choisi le 15 septembre, c'est parce que cela donnerait au greffier et à son personnel le temps de préparer pour la Chambre les documents portant sur ce dont nous avons discuté, de les faire traduire, etc. Mais pour que le greffier puisse préparer la documentation et que nous puissions faire rapport à la Chambre le 15 septembre, il faudrait que nous terminions nos séances mardi soir. Ce qui laisserait le mercredi

[Texte]

Monday, we sort of did agree we need Monday mornings to travel to Ottawa after the weekend, so my recommendation would be to sit on Monday from 3.30 p.m. to 6.00 p.m., and then from 7.30 p.m. to 10.00 p.m. again, or if you wish to extend that, 10.30 p.m. would be fine, but we did agree to 10.00 p.m. as the closing time. Then on Tuesday, 9.30 a.m. to 12.00 noon, 1.30 p.m. to 6.00 p.m., and, again, 7.30 p.m. to 10.00 p.m.

The Vice-Chairman: But on Tuesday you have Question Period at 2.00 p.m.

Mr. Flis: You are right. So now that we do have Question Period, on Tuesday it would be 3.30 p.m.. For Monday, I did say 3.30 p.m. So for Tuesday, again: 3.30 p.m. to 6.00 p.m., and 7.30 p.m. to 10.00 p.m. or 10.30 p.m., or whatever.

If this is acceptable to the committee, I hope over the weekend we would seriously look at how we can best make use of this time: again looking at the clause, maybe the minor amendments—they are all-important, because we saw it—but maybe less debate on these minor amendments so we can get to the guts of the bill, as Mr. Hargrave has reminded us, and maybe sharing the amendments we want to propose—maybe we can send them to each other's offices tomorrow or whatever—whatever means. I do not have all the answers; you people have them better than I do, but whatever means we can use to speed up the process, but at the same time giving us time to cover the entire bill, get it into the House... and the debate will continue in the House.

So, Mr. Chairman, that is my proposal and that is my motion I would like to put.

The Vice-Chairman: Okay, we have a motion by Mr. Flis.

Mr. Benjamin: I am sorry you made it a motion, Mr. Flis. I thought you meant a proposal on which we would get back to you as quickly as possible. I do not know how my other colleagues feel, but I am in no position to vote one way or another on this until I have consulted with my colleagues, unless Mr. Flis is willing to stand his motion until the next meeting.

The Vice-Chairman: If I might just interject, Mr. Benjamin, how would the clerk have the authority to issue the notice on green sheets to be here on Monday afternoon if we did not have a decision tonight? I mean, we can decide we are going to sit on Monday.

Mr. Benjamin: I do not think we need to deal with this motion as it is at present. I think we could agree that the

[Traduction]

pour que le greffier puisse, comme je l'ai déjà dit, tout préparer et déposer cela à la Chambre le 15 septembre.

• 2235

Comme nous sommes plus ou moins d'accord pour dire que nous avons besoin du lundi matin pour nous rendre à Ottawa après la fin de semaine, je recommanderais donc que nous siégeons lundi de 15h30 à 18h00 et ensuite de 19h30 à 22h00 ou 22h30 si vous préférez. Mais nous avions convenu que les séances se termineraient chaque soir à 22h00. Ensuite, le mardi, nous pourrions siéger de 9h30 à midi, de 13h30 à 18h00 et, là encore, de 19h30 à 22h00.

Le vice-président: Mais le mardi, il y aura période de questions à 14h00.

M. Flis: Vous avez raison. Dans ce cas-là, le mardi, la séance commencerait à 15h30. Et pour lundi, j'ai déjà dit 15h30. Donc, pour le mardi, ce serait de 15h30 à 18h00, de 19h30 à 22h00 ou à 22h30 ou même plus tard.

Si le Comité trouve cette formule acceptable, j'espère que chacun de nous pensera sérieusement pendant la fin de semaine à la façon dont nous pourrions utiliser au mieux ce temps. Là encore, si je regarde l'article, peut-être que les amendements mineurs... Ils sont tous importants, parce que nous les avons vus... Mais nous pourrions peut-être moins discuter des amendements mineurs afin d'en arriver plus rapidement au corps même du bill, comme l'a dit M. Hargrave. Nous pourrions peut-être partager les amendements que nous comptons proposer, ou les envoyer dès demain au bureau des autres membres du Comité... Il faut utiliser tous les moyens à notre disposition. Je n'ai pas toutes les réponses; vous en avez plus que moi, mais je pense qu'il nous faut utiliser tous les moyens à notre disposition pour accélérer le processus, tout en nous accordant suffisamment de temps pour couvrir le bill dans son ensemble, pour pouvoir le présenter à la Chambre... Le débat se poursuivra à la Chambre.

Voilà donc, monsieur le président, ma proposition et la motion que je souhaite vous soumettre.

Le vice-président: Très bien. Une motion vient d'être présentée par M. Flis.

M. Benjamin: Je regrette, monsieur Flis, que vous nous ayez présenté cela sous forme de motion. J'avais cru comprendre que c'était une proposition au sujet de laquelle nous devions vous donner une réponse le plus rapidement possible. Je ne sais trop ce qu'en pensent mes autres collègues, mais en ce qui me concerne, je ne puis pas voter là-dessus tant que je n'ai pas consulté mes collègues, à moins que M. Flis soit prêt à réserver sa motion jusqu'à notre prochaine réunion.

Le vice-président: Si vous me permettez d'intervenir, monsieur Benjamin, comment le greffier pourrait-il faire publier les avis de convocation sur les feuilles vertes pour une séance lundi après-midi si nous n'en prenons pas la décision dès ce soir? Je veux dire que nous pouvons décider quand nous allons siéger lundi.

M. Benjamin: Je ne pense pas que nous ayons à régler tout de suite le sort de cette motion. Si nous nous mettons d'accord

[Text]

committee meet on Monday afternoon and evening, and the clerk can get the notices out; the committee could agree now that we meet on Tuesday morning, afternoon and evening, and the clerk can get out the notices for those two days; and when we meet on Monday in regular session, we can take some time then to discuss what Mr. Flis has proposed.

Frankly, I think it would be unfair, but, mostly or more so, improper, to present us with a motion now. That just would not be part of the facilitating and flexibility and co-operation . . .

The Vice-Chairman: I will have to think that he is finished. Okay? Thank you, Mr. Benjamin.

Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: I have two points, Mr. Chairman. Mr. Flis started off earlier in his first intervention by looking for some trade-off, giving additional time to the committee with a trade-off for reduction of time in the House. Of course, he recognizes that would have to be negotiated with the House Leaders, and I am certainly not at liberty to make a commitment on behalf of my House Leader and, indeed, of my caucus. I am not sure whether or not the proposal to add a couple of days is proposed within that same spirit. If it is, it is really not much to bargain with, quite frankly, Mr. Chairman.

I agree with Mr. Benjamin; I think his suggestion is valid. We can certainly agree to meet at 3.30 p.m. on Monday.

• 2240

Our party will be caucusing tomorrow and Saturday, and I would certainly like to bring them up to date on what the progress has been in this committee and what the future holds over the next week or 10 days. My initial reaction is that two days is insufficient, but it is a government proposal and we have to treat it as such. However, I would rather it not be presented in the form of a motion but be stood and dealt with after I have had a chance to consult with my colleagues.

Mr. Flis chastised me for not having a caucus. It really takes a little longer than half an hour to bring our caucus together. Unless he was just referring to the . . .

Mr. Flis: No, I am sorry; I was referring to the members on the committee.

Mr. Mazankowski: It would be irresponsible on my part to start making deals on allocations of time which would be then imposed upon my whole caucus when I have that opportunity to discuss it with them tomorrow, Mr. Flis, and I think you will understand that.

So I would support Mr. Benjamin's suggestion and hope, Mr. Chairman, that you could concur with that suggestion and we could meet at 3.30 p.m. on Monday and continue. Perhaps

[Translation]

pour que le Comité se réunisse lundi après-midi et lundi soir, la greffière pourra faire publier les avis de convocation. Le Comité pourrait convenir dès maintenant que nous nous réunirons également mardi matin, l'après-midi et le soir, et le greffier pourrait faire préparer les avis de convocation pour ces deux journées de séance. Et lorsque nous nous réunirons lundi en séance normale, nous pourrions consacrer un peu de temps à discuter de ce que vient de nous proposer M. Flis.

Je pense très franchement qu'il serait non seulement injuste mais tout à fait inopportun de nous présenter un motion maintenant. Cela ne ferait rien pour ce qui est de faciliter les choses et d'assurer souplesse et coopération . . .

Le vice-président: Vous avez terminé? Merci, monsieur Benjamin.

Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: J'aimerais soulever deux points, monsieur le président. M. Flis a commencé, dans sa première intervention, à essayer de trouver un compromis, c'est-à-dire de trouver du temps supplémentaire pour le Comité en réduisant le temps de la Chambre. Il reconnaîtra bien sûr qu'il faudrait que ce genre de chose soit négocié avec les leaders à la Chambre, et je ne suis pas du tout libre de m'engager au nom du leader à la Chambre de mon parti ni en celui de mon caucus. Je ne suis pas certain que la proposition qui vise à ajouter quelques jours à nos délibérations ait été proposée dans ce même esprit. Le cas échéant, je pense bien franchement, monsieur le président, que cela ne pèsera pas lourd dans la négociation.

Je suis d'accord avec M. Benjamin. Je pense que sa proposition est valable. Nous pourrions certainement nous mettre d'accord pour nous réunir lundi à 15h30.

Notre parti se réunira en caucus demain et samedi, et j'aimerais pouvoir indiquer aux membres les derniers faits concernant les progrès réalisés par le Comité et ce qui est prévu pour la semaine à venir ou pour les dix prochains jours. Ma réaction initiale serait de dire que deux jours ne suffiront pas, mais il s'agit d'une proposition du gouvernement et il nous faut la traiter en tant que telle. Je préférerais cependant que cette proposition ne fasse pas l'objet d'une motion, mais qu'elle soit réservée, et que nous en décidions une fois que j'aurai eu le temps de consulter mes collègues.

M. Flis m'a reproché de ne pas avoir réuni un caucus. Mais il faut un peu plus d'une demi-heure pour réunir notre caucus. À moins qu'il n'ait voulu ne parler que de . . .

M. Flis: Excusez-moi. Je voulais parler des membres du Comité.

M. Mazankowski: Il serait irresponsable pour moi de conclure des accords sur la distribution du temps, distribution qui sera alors imposée à mon caucus dans son ensemble, vu que j'aurai l'occasion d'en discuter avec lui demain, monsieur Flis, et je pense que vous me comprendrez.

C'est pourquoi j'appuie la proposition de M. Benjamin et j'espère, monsieur le président, que vous appuierez vous aussi cette proposition afin que nous puissions nous réunir à 15h30

[*Texte*]

between then and now we will be able to deal with some of the specifics in our own way and try to narrow some of the matters down, which would expedite the process and try to meet the deadline that is imposed, but I in no way want to prejudice our right to request that perhaps there may be additional time required.

I really do not know why we should have to commit ourselves to that specific timeframe right now. I am not saying that it is not possible, but I think we all understand that there is a deadline and there was a certain time constraint.

Rigidity is something that I have never appreciated. I know that your proposal is advanced in the spirit of goodwill, and I hope that you can allow us the flexibility and not impose a rigid timeframe that we may at a later time not be able to fulfil, as we have experienced in the course of this whole exercise.

The Vice-Chairman: Mr. Mayer, did you want the floor?

Mr. Mayer: I do not know whether I heard Mr. Flis right or not, but did he suggest that we sit for an extra two days and during that two days the House Leaders have a chance to meet to discuss whether we are going to have additional time? Or did he simply say that we meet for two days and that is it, then the bill is reported on Wednesday?

Mr. Flis: The first interpretation. It does give the House Leaders the two days to get together and advise the committee accordingly.

However, just for clarification here maybe I could indicate the spot we are in. We have a June 28 resolution, and that resolution states that we must report to the House on the 12th. This is why I would like to vote on it tonight to wipe out that resolution and have us report on the 15th. I realize the position you are in because you do want to go back and check with your caucuses, but if you would allow us at least to put it to a vote and you can vote against it or abstain or whatever.

Mr. Mazankowski: Could we not move a motion that the September 12 deadline be deferred?

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): That is what this does. The problem—I was not part of the group that negotiated that deal so I can only repeat the position we are in—is that we made a deal as a committee with the House Leaders: in exchange for travelling, we would report back on the 12th.

In other words, basically we accepted a deadline of some sort.

The proposal Mr. Flis has put forward is that we remove that deadline but impose another one. We will give time to the

[*Traduction*]

lundi pour poursuivre nos travaux. Peut-être que d'ici là nous pourrions à notre façon régler le sort de quelques questions et essayer de simplifier, de mieux définir certains des thèmes, ce qui nous permettrait d'accélérer le processus et d'essayer de respecter la date limite qui nous a été imposée. Mais je ne voudrais en rien préjuger notre droit de demander qu'on nous accorde du temps supplémentaire.

Mais je ne vois vraiment pas pourquoi nous devrions nous engager dès maintenant à respecter ce calendrier. Je ne dis pas que ce n'est pas possible, mais je pense que nous comprenons tous qu'il y a une date limite et que nous avons été limités dans le temps.

La rigidité, c'est quelque chose que je n'ai jamais appréciée. Je sais que vous nous avez soumis votre proposition de bonne foi, j'espère que vous nous permettrez d'avoir la souplesse nécessaire et que vous ne nous imposerez pas un calendrier rigide que nous ne pourrions peut-être pas respecter, comme cela a été le cas pendant toute la durée de notre exercice.

Le vice-président: Monsieur Mayer, souhaitez-vous prendre la parole?

M. Mayer: Je ne sais si j'ai bien compris ce qu'a dit M. Flis, mais j'ai l'impression qu'il a proposé que nous siégions pendant deux journées supplémentaires pendant lesquelles les leaders à la Chambre auront l'occasion de se réunir pour savoir si nous pourrions disposer de temps supplémentaire. Est-ce bien cela? Ou a-t-il tout simplement dit que nous pourrions nous réunir pendant deux jours, un point c'est tout, pour soumettre dès mercredi notre rapport sur le bill?

M. Flis: La première interprétation est la bonne. Cela donnerait aux leaders à la Chambre deux journées pour se réunir et pour aviser le Comité de leur décision.

Mais pour que les choses soient bien claires, je pourrais peut-être vous dire dans quelle situation nous nous trouvons. Nous avons une résolution datée du 28 juin qui dit que nous devons soumettre notre rapport à la Chambre le 12. C'est pourquoi j'aimerais que nous prenions un vote tout de suite pour annuler cette résolution afin que nous puissions présenter notre rapport le 15. Je me rends bien compte dans quelle position vous vous trouvez car vous aimeriez pouvoir en discuter avec vos caucuses respectifs, mais permettez-nous au moins de mettre la question aux voix, et vous pourrez voter pour ou contre.

M. Mazankowski: Ne pourrait-on pas proposer une motion demandant que la date limite du 12 septembre soit repoussée?

M. Reid (Kenora—Rainy River): C'est ce que fait cette motion. Le problème... je n'ai pas fait partie du groupe qui a négocié cette entente, alors je ne puis que répéter la position dans laquelle nous nous trouvons... c'est que nous avons conclu un accord avec les leaders de la Chambre en tant que Comité. En échange pour le droit de voyager, nous devons soumettre notre rapport le 12.

Autrement dit, nous avons accepté une espèce de date limite.

La proposition de M. Flis vise à supprimer cette date limite et à en imposer une autre. Nous donnerons aux leaders à la

[Text]

House Leaders to meet and determine what other timeframe they want us to work in. We prefer to do it that way to protect the original deal that we made with the House Leaders.

• 2245

I think that since the committee did enter into that kind of an arrangement that is probably the fair way of going about it.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, that is precisely how we got into this rigid timeframe of September 12, which we cannot meet. What you are really suggesting, Mr. Reid, is that we impose another timeframe which we may not be able to meet. I think that is wrong.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Well, we have a problem.

Mr. Mazankowski: Yes, I recognize that.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): We have a problem, and I think we have to face it. We have an advantage over you in that we have already had our caucus. You are going into your caucuses. We also feel that the possibility of working something out with the House Leaders is probably good. I do not think anybody on this side would say that the committee has not been moving. There has been no attempt to slow down the progress of the committee. It is a tough bill and it is a tough subject and we are working away at it. We are obviously going to require more time.

We are in the same position you are in to some extent in that having made a deal with our House Leader we are not really in a position to dump that deal without some consultations with him and we have not had those consultations. That is why the motion was phrased in the way it was. We have to protect our position with our House Leader as you have to protect yours with yours.

This really gives us the weekend to negotiate and two or three days next week. The House is going to be starting up again and everybody will be here so the arrangements ought to be able to be made reasonably easily.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, how can you negotiate something that is a fait accompli? If we pass a motion that gives us a new deadline, which will be Tuesday night at 10.00 p.m. in effect, and then we are supposed to go and talk to our caucuses and say the committee has passed a motion and this is all we are going to meet and it is a fait accompli . . .

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): The committee has passed a motion. We are bound by it. We are dealing with it. What we are doing is we are taking the limitation which was agreed upon and we are extending it to allow more time for consultation within the parties and the House Leaders. That is all we are doing.

Mr. Benjamin: Why not just deal with a motion, if Mr. Flis would be willing to change his motion, that says "notwith-

[Translation]

Chambre le temps de se réunir et de déterminer dans quel autre cadre temporel ils aimeraient nous voir travailler. Nous préférierions procéder ainsi afin de protéger l'accord que nous avons conclu au départ avec les leaders à la Chambre.

Il me semble que puisque le Comité a conclu ce genre d'accord, ce serait là la façon la plus juste de procéder.

M. Mazankowski: Monsieur le président, c'est justement en procédant de cette façon que nous nous sommes retrouvés avec le cadre rigide et la date limite du 12 septembre qui nous ont été imposés, cadre que nous ne pouvons pas respecter. Ce que vous proposez, en vérité, monsieur Reid, c'est que nous imposions un nouveau cadre que nous ne sommes pas certains de respecter. Je pense que ce serait une erreur.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Nous avons un problème.

M. Mazankowski: Je le vois bien.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Nous avons un problème, et je pense que nous devons y faire face. Nous avons un avantage par rapport à vous, étant donné que notre caucus s'est déjà réuni. Vous, vous ne faites que commencer. Nous pensons par ailleurs que les chances de négocier quelque chose avec les leaders à la Chambre sont assez bonnes. Je ne pense pas que quiconque de notre côté de la table dirait que le Comité ne progresse pas. Il n'y a eu aucune tentative de ralentissement des progrès du Comité. Il s'agit d'un sujet et d'un projet de loi difficiles, mais nous y travaillons. Il est évident qu'il nous faudra davantage de temps.

Nous sommes, dans une certaine mesure, dans la même situation que vous, en ce sens que nous avons conclu un accord avec notre leader à la Chambre et que nous ne pouvons pas le laisser tomber sans l'avoir consulté au préalable, et nous n'avons pas encore pu le faire. C'est pourquoi la motion a été formulée de la sorte. Nous devons protéger notre position avec notre leader à la Chambre, comme vous devez protéger la vôtre avec votre leader.

Cette proposition nous donnerait la fin de semaine pour négocier, et deux ou trois jours la semaine prochaine. La Chambre va reprendre, et tout le monde sera ici; ce devrait donc être assez facile de faire des arrangements.

M. Benjamin: Monsieur le président, comment peut-on négocier quelque chose qui est un fait accompli? Si nous adoptons une motion qui nous donne une nouvelle date limite, qui sera le mardi soir, à 22 heures, et si nous allons par la suite en parler avec nos caucuses respectifs pour leur dire que le Comité a adopté une motion, que nous allons nous réunir à tel ou tel moment et que c'est un fait accompli . . .

M. Reid (Kenora—Rainy River): Le Comité a adopté une motion. Nous devons la respecter. Nous sommes en train de discuter. Tout ce que nous voulons faire, c'est repousser la limite qui avait été convenue afin que nous disposions de plus de temps pour consulter les partis et les leaders à la Chambre. C'est tout ce que nous faisons.

M. Benjamin: Pourquoi ne pas régler le sort de la motion, si M. Flis veut bien modifier le texte, qui dit «malgré» . . .

[Texte]

standing . . . ” . . . well, how we started out, that the committee will have to sit for an extended period subject to negotiations as to what length that period will be and just leave it at that for now? The rest of your motion, Mr. Flis, we can take as a proposal—the hours and the days that you propose . . . to our respective colleagues and then come back to the committee on Monday and let you know. We have something we can place before our colleagues that you have proposed.

Your motion for now only needs to cover the September 12 thing. For the sake of the internal operations of this committee, any motion this committee passed about September 12 has no stature whatsoever with the House of Commons. Neither of our orders of reference contain any date by which we have to report the bill back so we are dealing here with a motion passed by the committee itself for its own conduct.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Mr. Benjamin misses the essential point. September 12 was set in consultation with the House Leaders as a quid pro quo to allow us to travel. We, the committee, made a deal with the House Leaders. That agreement is expressed in the motion that says that we must report the bill by the 12th. That is the deal we made.

What we are doing, after some very preliminary consultations with our House Leader's office—we have not even talked to him—is saying we need more time in the committee. We know that the House Leaders will want to consult amongst themselves, and we are providing the ability to do that. At the same time we continue to bind ourselves by the agreement that we freely entered into in order to get permission from the House to travel.

Mr. Benjamin: The majority of the committee agreed to it.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): That is fine, but the point of the exercise is that the motion was accepted by the committee and as a result of that motion we are bound.

• 2250

So the question we have to deal with is that we have come to the end. Part of the condition was that we report by a particular date. The parliamentary secretary has said, all right, we probably know we will not get through for the next little while; we are prepared to go to the House Leaders and see if they can agree on how much time is required; while they are discussing that, in the meantime we will meet to make what progress we can. That is the proposal the parliamentary secretary has made.

The Vice-Chairman: Mr. Mayer.

Mr. Mayer: Thank you, Mr. Chairman.

It seems to me one of the reasons we got into this, whatever you want to call it, jam, mess, foul-up, is that we imposed a

[Traduction]

Pourquoi ne pas tout simplement dire que le Comité devra siéger pour une période de temps plus longue, dont la durée sera fixée ultérieurement? Pourquoi ne pas s'arrêter là? Pour ce qui est du reste de votre motion, monsieur Flis, nous pourrions soumettre cela sous forme de proposition—c'est-à-dire pour les heures et les jours que vous avez proposés—à nos collègues respectifs, et vous communiquer leurs réponses lundi, en Comité. Nous pouvons proposer vos idées à nos collègues.

Pour l'heure, il suffit que votre motion porte sur la question du 12 septembre. Dans l'intérêt du fonctionnement interne du Comité, la motion adoptée par le Comité relativement au 12 septembre ne revêt aucun caractère officiel en ce qui concerne la Chambre des communes. Aucun de nos ordres de renvoi ne précise une date à laquelle nous devons faire rapport devant la Chambre. Il s'agit ici d'une motion qui a été adoptée par le Comité lui-même en vue d'assurer le bon déroulement de son travail.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Monsieur Benjamin oublie le point essentiel. La date du 12 septembre a été fixée en consultation avec les leaders à la Chambre en tant que compromis, pour nous permettre de voyager. Le Comité a conclu un accord avec les leaders à la Chambre. Et cet accord est exprimé dans la motion qui dit que nous devons soumettre notre rapport le 12. C'est ce que nous avons négocié.

Ce que nous faisons, après quelques consultations très préliminaires avec le bureau de notre leader à la Chambre—nous n'avons même pas encore discuté avec lui—c'est de dire que le Comité a besoin de plus de temps. Nous savons que les leaders à la Chambre voudront se consulter entre eux, et nous leur en donnons la possibilité. En même temps, nous continuons de respecter l'accord que nous avons conclu en toute liberté en vue d'obtenir la permission de la Chambre de voyager.

M. Benjamin: La majorité des membres du Comité avaient accepté.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Tout cela est très bien, mais il n'en demeure pas moins que la motion a été adoptée par le Comité et qu'elle est par conséquent obligatoire pour nous.

La question, c'est que nous sommes arrivés à la fin. Une partie de la condition, c'était que nous soumettions notre rapport pour une date donnée. Le secrétaire parlementaire a dit que nous nous sommes rendu compte que nous n'allons pas pouvoir terminer dans le temps qui nous reste. Nous sommes prêts à aller voir les leaders à la Chambre pour savoir s'ils ne pourraient pas s'entendre sur le temps qu'ils pourraient nous accorder. Et pendant qu'ils discutent de cela, nous pourrions essayer de faire d'autres progrès. C'est ce qu'a proposé le secrétaire parlementaire.

Le vice-président: Monsieur Mayer.

M. Mayer: Merci, monsieur le président.

Il me semble que l'une des raisons pour lesquelles nous nous trouvons dans cette situation, dans cette impasse, ce borbier,

[Text]

deadline on ourselves, to use Mr. Reid's . . . When I say "we", I speak plurally, as the committee. Individually we may not have agreed with that, but . . . It seems to me we are doing the same thing again by giving ourselves two days. Do you want us to pass a motion without consultation with our respective House Leaders and respective caucuses? What would be wrong with setting ourselves a deadline that allows ample time for the committee to do its work and have the House Leaders carry on their negotiations in the meantime?

What I am suggesting, Mr. Chairman, is rather than say to the 15th, let us say October 10; which gives ourselves four weeks, which would certainly be ample time to get the work of the committee done. At the same time—this is a serious suggestion—it does not impose an artificial timeframe on us and put us into the same kind of a jackpot we are in now. It allows the House Leaders to carry on the discussion at the beginning of next week, and it does so in a lot more realistic a timeframe.

I assume what the parliamentary secretary was suggesting was that if there is discussion by the House Leaders—and he inferred and I think actually said as much—and there were general agreement to go past the 15th—and there was at least some kind of a disposition to do that—I am saying if that is the intent of Mr. Flis's motion, if he would be prepared to change it to October 10, which gives us an additional four weeks, the House Leaders could certainly carry on the discussion at the beginning of the week and come to an agreement as to what would be an appropriate period of time, and that could be done without putting ourselves in the same jam we are in now.

The Vice-Chairman: Mr. Reid.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): We are in the same boat as Mr. Mazankowski. Mr. Mazankowski said he could not make any deal without having a discussion with his caucus and his House Leader. We are in exactly the same position. We cannot make any deal like that.

The deal that was made was the one that said we report. All right. What we are suggesting is that since we have got ourselves into this difficulty, we were not able to do what we thought we thought we could do, fair enough, let us extend for two or three days and allow the House Leaders to come to some conclusion. If not, we will have to face the problem again.

I am one of those who is prepared to ask for additional time over what the parliamentary secretary has proposed. But at the same time I do recognize the fact that we have a problem with our House Leader, just as you have a problem with your House Leader, and I assume Mr. Benjamin has one with his. What the parliamentary secretary is doing is trying to find a way out, and he is doing it by suggesting two or three extra

[Translation]

c'est que nous nous sommes imposés à nous-mêmes une date limite, pour reprendre les mots de M. Reid . . . Lorsque je dis «nous», je parle du comité. Chacun n'était peut-être pas d'accord, mais . . . Il me semble que nous sommes en train de faire la même chose de nouveau en ne nous accordant que deux jours. Voulez-vous que nous adoptions une motion sans consulter nos leaders respectifs et nos caucuses respectifs? Quel mal y aurait-il à ce que nous fixions nous-mêmes une date limite qui permette au comité de faire son travail et aux leaders à la Chambre de poursuivre leurs négociations en attendant?

Ce que je propose, monsieur le président, c'est qu'au lieu de dire le 15 septembre, nous disions le 10 octobre, ce qui nous donnerait quatre semaines. Cela nous donnerait amplement le temps de faire notre travail. Et en même temps—et c'est une proposition tout à fait sérieuse—cela ne nous imposerait pas un calendrier artificiel, qui pourrait nous replacer dans la même situation que celle dans laquelle nous nous trouvons à l'heure actuelle. Cela permettrait aux leaders à la Chambre de reprendre leurs discussions au début de la semaine prochaine, et ce serait un cadre de travail beaucoup plus réaliste.

Je suppose que ce que proposait le secrétaire parlementaire, c'était que si les leaders à la Chambre veulent discuter—et il a au moins laissé sous-entendre, sinon dit cela—et s'ils s'entendaient pour qu'on siège au-delà du 15, et il semblerait qu'ils soient, dans une certaine mesure, disposés à faire cela . . . Ce que je dis, c'est que si c'est là l'intention de la motion de M. Flis, s'ils étaient prêts à remplacer la date par le 10 octobre, ce qui nous donnerait quatre semaines supplémentaires, les leaders à la Chambre pourraient certainement reprendre leurs discussions au début de la semaine et s'entendre sur une période de temps adéquate. Et cela nous permettrait d'éviter de nous retrouver dans la situation où nous nous trouvons maintenant.

Le vice-président: Monsieur Reid.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Nous sommes dans la même situation que M. Mazankowski. M. Mazankowski a déclaré qu'il ne pourrait conclure aucune entente sans en avoir au préalable discuté avec son caucus et son leader à la Chambre. Nous nous trouvons dans la même situation exactement. Nous ne pouvons pas conclure ce genre de chose.

L'accord qui avait été conclu dit que nous devons soumettre notre rapport. Très bien. Ce que nous proposons, c'est que, puisque nous nous trouvons en difficulté, puisque nous ne sommes pas en mesure de faire ce que nous pensions pouvoir faire, nous pourrions prolonger les séances pendant encore deux ou trois jours, ce qui permettrait aux leaders à la Chambre de se mettre d'accord. Sans quoi, nous nous trouverions de nouveau confrontés au problème.

Je serais d'accord pour que nous demandions plus de temps que ne nous en a proposé le secrétaire parlementaire. Mais je reconnais en même temps que nous avons, tout comme vous, un problème avec notre leader à la Chambre, et je suppose qu'il en est de même pour M. Benjamin. Ce que fait le secrétaire parlementaire, c'est essayer de trouver une solution, et ce qu'il propose, c'est qu'on s'accorde deux ou trois journées

[*Texte*]

days to get us out of the situation we now find ourselves faced with.

Mr. Benjamin: What was the intention of Mr. Flis's motion, Mr. Chairman? If his motion is just to establish that we are going to meet Monday and Tuesday and that is it, and if there is no deadline of the bill being reported on Thursday . . .

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): It is to provide time for the House Leaders to meet.

Mr. Benjamin: Then why put down this business about the bill going to the House on Thursday? The House Leaders may agree that we . . .

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Because that is in the terms of the existing motion. All he did was take the existing motion and put different dates in it.

Mr. Benjamin: Why can we not just keep it simple? Let us agree now so the clerk can send out notices: we will meet at 3.30 and 7.30 Monday, at 9.00 and 3.30 and 7.30 on Tuesday. Leave it at that for now. We know what Mr. Flis's proposal is. Over the weekend and Monday morning—I hope I can get my guys together Monday morning, or some of them, so that we can respond to Mr. Flis's proposal. That is all I am suggesting.

The Vice-Chairman: Mr. Neil.

Mr. Neil: I have a suggestion that might be satisfactory. Mr. Flis, perhaps you could word your motion that the committee sit until the work of the committee has been completed or until a date has been agreed on by the House Leaders.

• 2255

The Vice-Chairman: The Chair will make this suggestion now: Mr. Flis can insist on having a vote on his motion, which is one way of proceeding; the other way is that Mr. Flis can have his motion withdrawn for the time being, or have it stood over for Tuesday morning. We can proceed, with unanimous consent; the clerk advises us that we meet Monday at 3.30 and 7.30 p.m., and Tuesday at 9.30 a.m. and 3.30 and 7.30 p.m. At least we know what we are doing for the next two days. But I am not putting words in your mouth, Mr. Flis, I want you to make . . .

Mr. Flis: It is . . . better than to be able to grant what Mr. Benjamin, Mr. Mayer and Mr. Neil are suggesting. This would be great, because we could go at a leisurely pace and do all our other 100,000 jobs alongside of what we are doing in this committee. But, unfortunately, that would have to come as a House reference.

Mr. Benjamin: What would?

Mr. Flis: What you are asking, an open-ended time. We would have to go to the House; this would have to come from the House. What I can offer you, as I say, is a limited extension. I cannot even guarantee you that we will be granted permission to go beyond that. This is where the three House Leaders get together and this is where the quid pro quo could

[*Traduction*]

supplémentaires pour nous sortir de la situation dans laquelle nous nous trouvons.

M. Benjamin: Monsieur le président, que visait la motion de M. Flis? Si sa motion ne cherche qu'à stipuler que nous allons nous réunir lundi et mardi, un point, c'est tout, sans fixer à jeudi la date limite pour notre rapport . . .

M. Reid (Kenora—Rainy River): La motion vise à donner aux leaders à la Chambre le temps de se rencontrer.

M. Benjamin: Alors, pourquoi parler de présenter notre rapport à la Chambre jeudi? Les leaders à la Chambre seraient peut-être d'accord pour que nous . . .

M. Reid (Kenora—Rainy River): Parce que cela suit la motion existante. Tout ce qu'il a fait, c'est prendre la motion existante et changer les dates.

M. Benjamin: Pourquoi ne pas être plus simple encore? Entendons-nous tout de suite, afin que le greffier puisse envoyer les avis de convocation: nous nous réunirons lundi à 15h30 et à 19h30, et mardi à 9 heures, à 15h30 et à 19h30. Qu'on s'en tienne à cela pour l'heure. Nous connaissons la proposition de M. Flis. Pendant la fin de semaine et lundi matin, j'espère pouvoir réunir mes collègues, ou au moins certains d'entre eux, lundi matin, afin que nous puissions répondre à la proposition de M. Flis. C'est tout ce que je propose.

Le vice-président: Monsieur Neil.

M. Neil: J'ai une proposition à vous faire, proposition qui pourrait être satisfaisante. Monsieur Flis, vous pourriez changer le texte de votre motion afin qu'il dise que le comité siégera jusqu'à ce qu'il ait terminé son travail, ou jusqu'à ce qu'une date ait été convenue par les leaders à la Chambre.

Le vice-président: Le président a une suggestion à faire: M. Flis peut évidemment exiger que l'on mette sa motion aux voix, mais il peut aussi la retirer pour le moment, ou la réserver jusqu'à mardi matin. Nous pouvons poursuivre avec le consentement unanime, puisque le greffier nous avise que nous nous réunissons lundi à 15h30 et à 19h30, et mardi à 9h30, 15h30 et 19h30. Nous savons au moins ce que nous allons faire les deux prochains jours. Je ne veux évidemment vous obliger à rien, monsieur Flis, simplement vous . . .

M. Flis: C'est en effet mieux que ce que suggèrent M. Benjamin, M. Mayer et M. Neil. Ce serait parfait, car nous pourrions poursuivre tranquillement, tout en nous acquittant de nos 100,000 autres fonctions. Malheureusement, il faudrait qu'il s'agisse d'un ordre de renvoi.

M. Benjamin: Quoi?

M. Flis: Ce que vous demandez, à savoir un terme illimité. Il faudrait le demander à la Chambre; cet ordre doit nous venir de la Chambre. Ce que je puis vous offrir, c'est un prolongement limité. Je ne puis même pas vous garantir que nous aurons l'autorisation d'aller au-delà. Ce sera en effet alors aux trois leaders à la Chambre de négocier entre eux, et c'est là

[Text]

come in. I do not know what they do in there, I have never attended one of those meetings. But, after speaking to the minister today, I can offer you what I am offering now. Beyond that, I am sorry, I cannot offer it to you. That would have to be a House reference.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I am sorry, but Mr. Flis is wrong. We do not need nor have to go to the House for a new order of reference. The September 12 date was an internal decision of this committee, not a decision of the House of Commons. If this committee does not complete dealing with the whole bill we cannot report the bill. Let us just meet Monday and Tuesday and discuss this some more on Monday. We will agree, unanimously, to meet Monday and Tuesday. We can discuss this some more on Monday afternoon.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): We have no authority to meet on Monday.

Mr. Benjamin: Who says so?

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): We have a resolution that says we cannot.

Mr. Benjamin: All right then, Tuesday morning.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): We cannot meet Tuesday either, on this subject. We could meet on something else but we could not meet on this, because the bill would have to be reported to the House.

Mr. Benjamin: All right. If Mr. Flis will limit his motion to, notwithstanding what we have passed before, the committee agrees to sit Monday at certain times, Tuesday at certain times, period—and the total additional time we take will be subject to negotiations as between the House Leaders. Whether we get any more than Tuesday, we will leave to the House Leaders.

Mr. Flis: At the beginning of this process, there were two routes along which the committee could have gone. One route was to go through the bill, call all of the witnesses into Ottawa, hear them here, and not be granted the privilege of hearing witnesses on their home turf. The other route was to allow the committee to travel to these capital cities and hear from the witnesses there, which was a far better process. The three House Leaders agreed to that, but in exchange for that there was an agreement that the committee would report the bill to the House on September 12. So, by rights, what we have to do is report on September 12. What I am trying to do is open the doors a little for us to proceed as we are proceeding. I think we all agree we are making good progress here. Let us proceed at the rate at which we are going and then let us see what the House Leaders say. They may not extend this deadline, but I hope they will.

Mr. Benjamin: We are spinning wheels here. We cannot report on September 12 anyway.

The Vice-Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, it was really this committee that made the decision that it would report to the House and it established a timeframe within which it had hoped to achieve that. But, as Mr. Flis has already pointed out,

[Translation]

que l'on pourra arriver à un compromis. Je ne sais pas comment ils s'y prennent, je n'ai jamais assisté à une de leurs réunions, mais, après en avoir parlé au ministre aujourd'hui, je vous offre de procéder de la façon que j'ai suggérée. Je suis désolé, mais je ne puis rien vous offrir d'autre. Il faudrait ensuite avoir un ordre de renvoi de la Chambre.

M. Benjamin: Monsieur le président, je suis désolé, mais M. Flis se trompe. Nous ne sommes pas du tout obligés de demander à la Chambre un nouvel ordre de renvoi. La date du 12 septembre est une décision interne du Comité, et non pas une décision de la Chambre des communes. Si le Comité ne termine pas l'étude de ce projet de loi, il ne peut en faire rapport. Réunissons-nous lundi et mardi, et rediscutons-en lundi. Nous pouvons convenir à l'unanimité de nous réunir lundi et mardi. Nous en rediscuterons lundi après-midi.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Nous n'avons pas le droit de nous réunir lundi.

M. Benjamin: Qui nous en empêche?

M. Reid (Kenora—Rainy River): Nous avons une résolution qui nous en empêche.

M. Benjamin: Parfait, alors, mardi matin.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Nous ne pouvons non plus nous réunir mardi à ce sujet. Nous pourrions nous réunir pour étudier autre chose, mais pas ce projet de loi, car il nous faut en faire rapport à la Chambre.

M. Benjamin: Parfait. Si M. Flis veut modifier sa motion en indiquant que, quelle que soit la décision que nous ayons prise antérieurement, le Comité convient de siéger lundi à certaines heures, mardi à certaines heures... et que le temps supplémentaire que nous prendrons soit sujet à négociations entre les différents leaders à la Chambre. Ce sera à eux de décider s'ils veulent nous accorder du temps au delà de mardi.

M. Flis: Deux voies s'offraient à nous au début. D'une part, étudier le projet de loi, convoquer les témoins à Ottawa, les entendre et ne pas être autorisés à aller entendre des témoins chez eux. L'autre voie était de permettre au Comité d'aller dans les différentes capitales provinciales pour entendre les témoins, ce qui a été jugé nettement préférable. Les trois leaders à la Chambre en ont convenu, mais ont également convenu en échange que le Comité fasse rapport du projet de loi à la Chambre le 12 septembre. Il nous appartient donc de faire rapport le 12 septembre. J'essaie de nous ménager un peu plus de temps, et je crois qu'évidemment, nous avançons en ce moment à une allure raisonnable. Continuons comme cela, et voyons ce que disent ensuite les leaders à la Chambre. Peut-être ne repousseront-ils pas cette date, mais nous pouvons toujours l'espérer.

M. Benjamin: Nous tournons en rond; il est impossible pour nous de faire rapport le 12 septembre.

Le vice-président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, c'est en fait le Comité qui avait pris cette décision de faire rapport à la Chambre et de se fixer un échéancier à cette fin. Comme l'a déjà signalé M. Flis, nous avons déjà bouleversé quelque peu

[Texte]

part of that timeframe has been broken, in that we did not get into clause-by-clause study on the day on which we were supposed to. We were supposed to start clause by clause on August 22, but we started clause by clause on August 24. We have already broken that agreement, and nothing startling has occurred as a result of that. There really is no difference in breaking the other. You know, if you can break one part of the agreement, I guess there really is not much wrong with breaking another part.

• 2300

So the fact is that this order has already been violated, and I really find it rather difficult to believe that another portion of it cannot be changed or modified within the framework of this committee. We did not go back to the House Leader, we did not go back to get any consent from anyone; we decided in our own wisdom that was going to be done. And I think we as a committee can decide in our own wisdom to grant extra time. We understand that there are constraints within the government House Leader's legislative agenda. Quite frankly, I cannot understand why we have to impose another timeframe simply to get a couple of extra days—with the proviso that we may get more, in the words of Mr. Flis.

I guess really the fact of the matter is that if the government members want at any time to impose another timeframe, they can if they so wish. But I think that in the spirit of continuing the work of the committee, and until such time as the House Leaders have an opportunity to sit down and work something out, I would find it very difficult to vote for the motion that is being proposed, which ties you down to reporting again on September 15. I cannot in all conscience and good faith support that.

The Vice-Chairman: If you will allow the vice-chairman to make a remark, I am not getting into the discussion as such, but I do want to point something out to the members of this committee.

Our chairman, who you have praised time and time again throughout these hearings as doing a wonderful job, gave his word on the strength that he had the word of honourable gentlemen that we would do everything possible to report by September 12. If we look back—and you know hindsight is wonderful—at the opportunities we had of sitting on a Monday or a Friday or doing other things that would have helped us bring this thing to a close much more quickly, we said: Oh, no; do not worry about this, Maurice, we will still make it—or we are hopeful that we can make it. He is very let down. I think because of the commitment we made to him—and I among the rest of you—we should endeavour to complete it as quickly as possible. In two additional days, setting our minds to it, we can accomplish a great deal.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, with respect, no one on this committee expected the kind of massive evidence and testimony in which this committee was engaged in the course of our hearings in western Canada. It was a multitude, a horrendous amount of evidence to pour over. Quite frankly,

[Traduction]

cet échancier, en ce sens que nous n'avons pas commencé l'étude article par article le jour où nous devions le faire. Nous devions commencer l'étude article par article le 22 août, et nous ne l'avons fait que le 24. Nous avons donc déjà modifié une date, et cela n'a rien provoqué d'extraordinaire. Pourquoi alors ne pas changer cette autre date? Vous savez, quand on ne respecte pas un des éléments d'une entente, je ne vois vraiment pas pourquoi il faudrait respecter tous les autres.

On a donc déjà enfreint la règle, et je ne vois vraiment pas pourquoi on ne pourrait pas modifier une autre fois l'échéancier du comité. Nous n'avons pas demandé le consentement des leaders à la Chambre, nous avons tout simplement décidé que c'était pour nous la façon d'agir. Le Comité, à mon avis, est tout à fait libre de décider qu'il lui faut davantage de temps. Nous comprenons bien que le calendrier législatif du leader ministériel à la Chambre peut être assez strict, mais, très franchement, je ne vois absolument pas pourquoi il nous faut faire toutes ces histoires tout simplement pour obtenir deux jours supplémentaires, sachant que nous pourrions même peut-être en obtenir davantage, d'après ce qu'a dit M. Flis.

Si les députés ministériels veulent imposer un autre échancier, ils le peuvent, évidemment. Pourtant, si l'on souhaite poursuivre l'oeuvre du comité, et tant que les leaders à la Chambre n'auront pas eu l'occasion de réfléchir à la question, je ne vois vraiment pas pourquoi on adopterait la motion proposée, qui nous oblige à faire rapport le 15 septembre. Je ne puis vraiment appuyer une telle idée.

Le vice-président: Si vous permettez au vice-président de faire une remarque, et je ne veux évidemment pas intervenir dans la discussion, j'aurais quelque chose à vous signaler.

Notre président, dont vous avez à maintes reprises loué le travail au cours de ces audiences, a donné sa parole, comptant sur celle qu'il avait obtenue des membres de son comité, à savoir que nous ferions tout notre possible pour faire rapport le 12 septembre. Si l'on considère ce qui s'est passé, et vous savez qu'il est peut-être excellent de regarder en arrière, nous aurions pu, à maintes et maintes occasions, siéger un lundi ou un vendredi, ou faire d'autres choses qui nous auraient permis de terminer plus rapidement cette étude. Or, nous avons déclaré: oh, non, ne vous inquiétez pas, Maurice, nous respecterons cette échéance, ou du moins, nous espérons pouvoir la respecter. Maintenant, on le laisse tomber. Je crois qu'étant donné que nous nous étions engagés envers lui—moi comme vous—nous devrions nous efforcer de terminer aussi vite que possible. Si nous le voulons, nous pouvons, avec deux jours supplémentaires, réaliser beaucoup de choses.

M. Mazankowski: Monsieur le président, je vous dirai en toute déférence qu'aucun des membres de ce comité ne s'attendait à ce que nous recevions autant de témoignages au cours de nos audiences dans l'Ouest du Canada. Nous en avons reçus énormément, qu'il nous a fallu examiner. Très franche-

[Text]

Mr. Chairman, I do not think anyone on this committee could have possibly digested all the evidence that was presented to us.

On August 23 we indicated—and we raised the issue with the new Minister of Transport—that we were probably going to require additional time. You know, another element that has been raised in this whole exercise is the introduction of a new minister. He has brought a certain new element into the whole debate. We have government amendments that have been proposed that have been ruled out of order. I suspect the one that was introduced yesterday is also ruled out of order; at least that is a preliminary indication from the chairman.

So we raised the signal back on August 23, and I think the chairman recognized that. He did indicate that he would be letting the Minister of Transport know of the difficulties we were in. I think it was concurred in by Mr. Reid, so this has not come as a surprise. It has been something that I think has been brewing for quite some time.

• 2305

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, on your remarks about our chairman, God bless him, he may feel let down. I am certain all of us on the committee do not want him to feel let down and wish he would not feel let down. Even though it is hindsight, experience has shown that it just has not been physically and humanly possible for this committee to complete the job of dealing with the whole bill by September 12, and that is the reality.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Benjamin. We can talk about this for another two hours, but as the chairman, I am faced with a motion, duly put by a member, by the parliamentary secretary. He has not seen fit to withdraw his motion or to alter it following different recommendations. Do you want the question put now, Mr. Flis?

Mr. Flis: Yes.

The Chairman: So we have a motion on the floor and I am asked to put the question.

Mr. Mazankowski: I have not seen the motion, Mr. Chairman, and I do not have a copy of it either.

Mr. Flis: I will read it again and I will pass the copy across: Notwithstanding the resolution adopted by the committee on Tuesday, June 28, 1983, the deadline for the submission of its report to the House be extended from September 12, 1983 to September 15.

Mr. Benjamin: To be accurate, Mr. Flis, should that not read "the committee's deadline of September 12"?

The Vice-Chairman: Well, "notwithstanding the resolution adopted by the committee"; it was the committee's own resolution.

Mr. Neil wants to . . .

Mr. Neil: I would like to amend it by . . .

[Translation]

ment, monsieur le président, personne n'aurait pu digérer tout cela plus rapidement.

Le 23 août, nous avons indiqué que nous aurions probablement besoin de temps supplémentaire, et nous en avons d'ailleurs parlé au nouveau ministre des Transports. Évidemment, l'arrivée d'un nouveau ministre a également changé un peu la situation. C'est un nouvel élément dans le débat. Certains amendements du gouvernement ont été jugés irrecevables. Je suppose que celui qui a été présenté hier l'est également; du moins d'après les indications préliminaires données par le président.

C'est donc dès le 23 août que nous avons été prévenus qu'il nous faudrait probablement davantage de temps, et le président l'a bien reconnu. Il a dit qu'il en informerait le ministre des Transports. Je crois que M. Reid était bien d'accord, si bien qu'il n'y a là aucune surprise. C'est quelque chose qui s'annonce depuis longtemps.

M. Benjamin: Monsieur le président, à propos de vos remarques sur le président, je suis désolé s'il a l'impression qu'on le laisse tomber. Je suis sûr que ce n'est pas du tout ce que souhaitent les membres du comité. Même si c'est un peu tard, l'expérience nous a bien montré qu'il a tout simplement été physiquement et humainement impossible pour le comité de terminer l'étude de tout ce projet de loi pour le 12 septembre.

Le vice-président: Merci, monsieur Benjamin. On pourrait encore en parler pendant deux heures, mais à titre de président, je dois mettre aux voix la motion qui a été déposée par le secrétaire parlementaire. Il n'a pas jugé bon de la retirer, ni de la modifier suite aux recommandations qui lui ont été faites. Voulez-vous, monsieur Flis, que je la mette maintenant aux voix?

M. Flis: Oui.

Le président: Je mets donc la motion proposée aux voix.

M. Mazankowski: Je n'ai pas vu la motion, monsieur le président, et je n'en ai pas reçu le texte.

M. Flis: Je vais la relire et la faire circuler:

Que malgré la résolution adoptée par le comité le mardi 28 juin 1983, la date limite pour soumettre son rapport à la Chambre soit repoussée du 12 au 15 septembre 1983.

M. Benjamin: Pour plus de précision, monsieur Flis, ne devriez-vous pas dire: «la date limite du comité soit repoussée»?

Le vice-président: Ma foi, on dit bien: «malgré la résolution adoptée par le comité»; c'était la résolution du comité lui-même.

Monsieur Neil veut . . .

M. Neil: J'aimerais la modifier . . .

[*Texte*]

Mr. Mazankowski: I want a copy of the motion first.

Mr. McKnight: Mr. Chairman, while Mr. Mazankowski is getting a copy, could I just ask a question of the parliamentary secretary?

The Vice-Chairman: For clarification, right?

Mr. McKnight: Mr. Chairman, the parliamentary secretary has put forward a motion, as I understand it, to extend the sittings of the committee until September 15, for two days. If he has the authority of extending those sittings for two days, where did that authority originate and why was it arbitrarily established at two days?

Mr. Flis: From the minister and in consultation with the House Leader. I can go that far and I cannot go further.

Mr. McKnight: So then I understand from what questions my colleagues had put to you that you thought discussions among House Leaders would take place and the possibility of extending that time beyond September 15 was available. But you have told us that your House Leader and the minister have only given you until September 15, so they must have a mindset of some kind, I would presume, that September 15 is all . . .

Mr. Flis: I made it very clear that this allows two days when the House opens for the three House Leaders to get together and start negotiating.

Mr. Mazankowski: You have a decision made, Mr. Chairman.

Mr. Benjamin: You have just agreed to meet Monday and Tuesday.

Mr. Flis: I wanted break the September 12 deadline, which I think the motion does.

The Vice-Chairman: Mr. Neil, an amendment. Are you going to give it to us in writing too?

Mr. Neil: Yes.

I move that Mr. Flis' motion be amended by striking out all the words after "extended" and adding "until the work of the committee is completed or until a date agreed upon by the House Leaders has been fixed."

That places the House Leaders in a position on Monday morning to get together and arrive at a decision. We are bound by the decision of our House Leaders. I can see a situation arising where we are going to have to go through this again if the House Leaders say we can have another few more days. My motion is not creating any problems, because it is tied to a date that is agreed upon by the House Leaders, and I would so move that motion.

The Vice-Chairman: We now have an amendment. The amendment is: "... extended until the work of the committee is completed or until a date agreed upon by the House Leaders . . .". Question on the amendment.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman . . .

[*Traduction*]

M. Mazankowski: Je voudrais tout d'abord recevoir le texte de la motion.

M. McKnight: Monsieur le président, me permettez-vous de poser une question au secrétaire parlementaire pendant qu'il fait parvenir sa motion à M. Mazankowski?

Le vice-président: Si c'est pour une précision, d'accord.

M. McKnight: Monsieur le président, le secrétaire parlementaire vient, si je ne m'abuse, de présenter une motion visant à prolonger l'étude du comité jusqu'au 15 septembre. S'il peut donc nous offrir une prolongation de deux jours, comment l'a-t-il fait, et pourquoi a-t-on arbitrairement choisi deux jours?

M. Flis: J'ai obtenu l'autorisation du ministre, en consultation avec le leader à la Chambre. C'est tout ce que je puis faire.

M. McKnight: Si j'ai bien compris, d'après les questions que vous ont posées mes collègues, vous pensez que les leaders à la Chambre vont se réunir et envisager la possibilité de repousser cette date au delà même du 15 septembre. Vous nous avez toutefois dit que votre propre leader à la Chambre et le ministre ne vous avaient accordé une prolongation que jusqu'au 15 septembre, si bien qu'ils doivent être fermement décidés à ce que cela n'aille pas . . .

M. Flis: J'ai bien précisé que cela donnait aux leaders à la Chambre deux jours de négociations possibles après la reprise des travaux de la Chambre.

M. Mazankowski: La décision est prise, monsieur le président.

M. Benjamin: Vous avez juste convenu que l'on se réunirait lundi et mardi.

M. Flis: Je voulais que l'on repousse l'échéance du 12 septembre, et je l'ai obtenu, si je ne m'abuse.

Le vice-président: Monsieur Neil, un amendement. Allez-vous nous le présenter par écrit?

M. Neil: Oui.

Je propose qu'on modifie la motion de M. Flis en remplaçant tous les mots qui suivent «repoussée» par ce qui suit: «jusqu'à ce que le comité ait terminé son travail, ou à une date fixée d'un commun accord par les leaders à la Chambre».

Ainsi, les leaders à la Chambre pourraient-ils se réunir dès lundi matin et prendre une décision. Nous sommes tenus de respecter les décisions de nos leaders. Il est possible en effet que nous soyons obligés de rouvrir entièrement la discussion si les leaders à la Chambre déclarent que nous pouvons disposer de quelques jours supplémentaires. Ma motion ne devrait pas poser de problème, étant donné qu'elle parle d'une date sur laquelle se mettraient d'accord les leaders à la Chambre. Je propose donc qu'elle soit mise aux voix.

Le vice-président: Nous avons donc l'amendement suivant: «... repoussée jusqu'à ce que le comité ait terminé son travail, ou à une date fixée d'un commun accord par les leaders à la Chambre . . .». Je mets donc l'amendement aux voix.

M. Benjamin: Monsieur le président . . .

[Text]

The Vice-Chairman: Yes.

• 2310

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I want to speak in support of the amendment, and also say that if the amendment was accepted in the meantime, pending a decision of the House Leaders, I would construe that as the committee agreeing to carry on and meet at the hours on Monday and Tuesday as proposed by Mr. Flis. Goodness, we should know by Tuesday afternoon at the latest what conclusion the House Leaders have come to.

The Vice-Chairman: Ready for the question on the amendment?

Mr. Mazankowski: I too would like to speak in support of Mr. Neil's very reasoned amendment. The parliamentary secretary says on the one hand that he is being flexible and accommodating, negotiating in good faith and providing for the House Leaders to establish some kind of a timeframe that would be consistent with the legislative timetable in the House, while at the same time he is tying the committee down to another deadline and in effect making it a fixed date and an agreement without any negotiating taking place. I have been wheeling and dealing for many years, Mr. Chairman, and I can tell you that you would have to get up a lot earlier in the morning to try to pull that sort of slippery, slimy amendment over my shoulders. So I think it does demonstrate the breakdown of whatever good faith there was existent within this committee, and I am quite disappointed by the fact that the parliamentary secretary could not prevail upon his colleagues to accept a very reasoned and sensible proposal such as Mr. Neil has advanced. I would hope that members might take a second look at it and reconsider it.

Amendment negatived.

Mr. Mazankowski: I would like to move an amendment, Mr. Chairman. Maybe this might give the parliamentary secretary the kind of latitude he deems necessary to prevent us from being slipped into another strait-jacket.

I move amendment the motion by striking out the words "September 15, 1983" and substituting therefor the words "September 30, 1983".

I move this amendment with the understanding that if there is an agreement arrived at earlier, then that could be imposed. The members of the Liberal party can come here any time and move a motion for a new timeframe if they so suggest. They are asking us to agree to a timeframe of September 15, plus trust us and we may extent that. I am saying, trust us and give us until September 30, and if we can expedite and facilitate the process of dealing with this bill clause by clause, or if the House Leaders can get together and say they are prepared to work out a suitable time allocation or a suitable timeframe, then that would not preclude any kind of a new proposal. I think that might offer some hope of breaking the log jam, Mr. Chairman.

[Translation]

Le vice-président: Oui.

M. Benjamin: Monsieur le président, je me déclare favorable à l'amendement et considère que s'il est accepté, cela signifierait qu'en attendant une décision des leaders à la Chambre, le comité convient de poursuivre son étude aux heures proposées par M. Flis, lundi et mardi. Mon Dieu, nous devrions bien savoir d'ici à mardi après-midi au plus tard ce qu'auront conclu les leaders à la Chambre.

Le vice-président: Êtes-vous prêts à voter sur l'amendement?

M. Mazankowski: Je me déclare également favorable à l'amendement très raisonnable de M. Neil. Le secrétaire parlementaire déclare d'une part qu'il fait preuve de souplesse et qu'il essaie d'aider le comité en donnant loisir aux leaders à la Chambre de négocier un échéancier qui puisse s'adapter au calendrier législatif de la Chambre, mais il oblige en même temps le comité à accepter une autre échéance, puisqu'il lui propose une date fixe et une entente sans aucune négociation préalable. Je ne suis pas né d'hier, monsieur le président, et je puis vous dire qu'il faudrait vous lever beaucoup plus tôt le matin pour essayer de me faire avaler ce genre de chose. C'est une bonne preuve que l'on a abusé de la confiance du comité, et je suis très déçu que le secrétaire parlementaire ne puisse convaincre ses collègues d'accepter une proposition aussi sensée et raisonnable que celle de M. Neil. J'espère que les députés vont réfléchir avant de la rejeter.

L'amendement est rejeté.

M. Mazankowski: Je propose un amendement, monsieur le président. Cela donnera peut-être au secrétaire parlementaire le genre de latitude qu'il juge nécessaire pour ne pas boucher encore toute possibilité d'ouverture.

Je propose qu'on modifie la motion en remplaçant les termes «15 septembre 1983» par «30 septembre 1983».

Je propose cela, étant bien entendu que si l'on parvient à une entente plus tôt, celle-ci puisse être imposée. Cela n'empêcherait absolument pas les députés libéraux de proposer un autre échéancier à n'importe quel moment. Ils nous demandent d'accepter la date du 15 septembre et de leur faire confiance pour essayer d'obtenir une autre prolongation. Je leur réponds: faites-nous confiance et donnez-nous jusqu'au 30 septembre, et si nous pouvons faciliter le processus et expédier l'étude du projet de loi article par article, ou si les leaders à la Chambre peuvent négocier une répartition du temps ou un échéancier convenable, nous pourrions toujours envisager une nouvelle proposition. Monsieur le président, j'ai l'impression que cela nous permettrait de sortir de l'impasse.

[Texte]

• 2315

Mr. McKnight: On Mr. Mazankowski's amendment, Mr. Chairman, it is apparent, only too obvious and, at times, hard to accept, but the make-up of the committee in numbers allows the government members at any time to change the guidelines and the function of this committee.

Mr. Mazankowski: They can move closure.

Mr. McKnight: Therefore, by accepting Mr. Mazankowski's amendment, if the House Leaders make an agreement to do it earlier, or make an agreement which does not limit us to a certain amount of time but gives through their House Leader the members of the government side the authority to act as they wish or to move in any way they want including closure within committee and, again, closure within the House, that is the way the system works.

But Mr. Mazankowski's amendment gives us the opportunity to have a timeframe we can function within; in which we can reasonably be expected to complete our work. And if agreements cannot be made between the House Leaders Monday morning . . .

Mr. Mazankowski: And it breaks the deadline of September 12.

Mr. McKnight: Yes. It breaks the deadline. And if Monday morning or Tuesday morning, the House Leaders meet and an agreement cannot be made, I am sure the government members' House Leader can instruct them to come in and present a motion to limit debate on September 15.

We on this side will have no control over that except to accept it and express our concern. But this gives the opportunity and the latitude to do what, again, as I said, we find it difficult to accept, and to mount arguments against it. But the majority rests with the government. If they wish to change the deadline, as they have expressed, from September 12 to September 15, Monday afternoon or Tuesday morning in committee then, failing the House Leaders' ability to agree, nothing has changed.

We are here, but now we are not bound by making commitments on behalf of our House Leader. The parliamentary secretary, Mr. Chairman, obviously has the authority to go to September 15 from his House Leader and from his minister; therefore, the date of the fifteenth could be the end. But at least Mr. Mazankowski's amendment gives us the opportunity to explore that in a longer and more indefinite period of time.

The Vice-Chairman: Mr. Flis.

Mr. Flis: Question.

The Vice-Chairman: Okay. We have a second amendment to the motion that the report to the House be extended from September 12 to September 15; that we strike out September 15 and put in there to September 30, 1983.

Amendment negated.

[Traduction]

M. McKnight: Au sujet de l'amendement de M. Mazankowski, monsieur le président, il est apparent, voire trop évident, et parfois même difficile à accepter que la composition du Comité permette aux membres du gouvernement de changer, en tout temps, les lignes de conduite et la fonction du Comité.

M. Mazankowski: Le Comité peut même proposer la clôture du débat.

M. McKnight: En conséquence, en acceptant l'amendement de M. Mazankowski, si les leaders à la Chambre s'entendent pour le faire plus tôt, ou s'ils négocient un accord qui ne limitera pas le temps accordé au débat, mais qui permettra aux membres du gouvernement d'agir à leur guise ou de procéder comme ils l'entendent, même d'imposer la clôture du débat au comité, suivie de la même motion à la Chambre, c'est ainsi que fonctionne le système.

Mais l'amendement de M. Mazankowski nous donne un échancier qui nous permettrait de terminer nos travaux dans les délais impartis. Si les leaders à la Chambre ne peuvent en arriver à une entente lundi matin . . .

M. Mazankowski: Et le délai du 12 septembre ne serait pas respecté.

M. McKnight: Oui. Le délai ne serait pas respecté. Et si lundi ou mardi matin les leaders à la Chambre se réunissent et ne parviennent pas à conclure une entente, je suis sûr que le leader du gouvernement à la Chambre pourra demander à ses députés de proposer une motion visant à limiter le débat au 15 septembre.

De notre côté, nous ne pouvons rien y faire, sauf d'accepter cette décision et d'exprimer notre mécontentement. Cela donne la possibilité et la latitude de faire, comme je l'ai dit plus tôt, ce que nous trouvons difficile à accepter et difficile à contester. Mais le gouvernement a la majorité. Si les leaders à la Chambre n'ont pas réussi à s'entendre, lundi après-midi ou mardi matin, si les membres du gouvernement au Comité décident de repousser la date du 12 au 15 septembre, comme ils en ont déjà exprimé la volonté, rien n'aura changé.

Nous sommes là, mais nous ne sommes pas obligés de prendre des engagements au nom de notre leader à la Chambre. Monsieur le président, le secrétaire parlementaire a évidemment reçu l'autorisation du leader à la Chambre et de son ministre de repousser le délai au 15 septembre, ce qui voudrait dire que le 15, tout serait fini. Mais l'amendement de M. Mazankowski nous donnerait au moins la possibilité d'étudier cela encore plus longtemps.

Le vice-président: Monsieur Flis.

M. Flis: Mettons la question aux voix.

Le vice-président: Très bien. Nous avons un deuxième amendement à la motion visant à repousser la date du rapport à la Chambre du 12 au 15 septembre: que nous remplacions le 15 septembre par le 30 septembre 1983.

L'amendement est rejeté.

[Text]

The Vice-Chairman: The amendment is lost.

Mr. McKnight: Mr. Chairman, I wish to propose an amendment regarding the extension of time when this committee would be asked to report to the House, and I would move that we remove September 15 from Mr. Flis' motion and substitute the words September 29.

The Vice-Chairman: While you are writing that out, I would say that in the construction industry they give people a completion date, and there are some who can never meet it. I do not know what the principle is called, but many people organize their work to fill the time. If you give them more time they will make sure that it takes that long and longer. Anyway, that is just an observation. I am waiting for your motion.

Mr. Mayer: It is called "old Parkinson's Law", and has been published; there *may* have been a sequel; Mr. Chairman, just as a point of interest, it states that the volume of work expands to fill the time allotted to it. But in this case, I do not think you can legitimately make that observation, because this committee has worked very hard; it has worked diligently; and I would argue it has worked very well. The evidence of that is in the number of amendments which have been proposed and accepted. Everybody agrees that the number of amendments proposed and accepted has improved the bill. We hear that among committee members; we hear it among those brave souls who have spent time at the committee meetings. So to try and make an analogy or comparison between the way this committee has functioned and Parkinson's law, then I submit that you are totally out of order, Mr. Chairman.

• 2320

The Vice-Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: On Mr. McKnight's amendment, I wish he had not bothered with September 29, that the motion just said delete all the words after "extended" because I want to say to Mr. Flis that with all the co-operation and facilitation and flexibility, etc., and the words have been used so often during these proceedings, we have had up until now, by insisting on your motion that includes September 15 in it you are asking other members of the committee to vote for closure, and that is not necessary.

If agreement cannot be reached by House Leaders next Monday afternoon or evening or next Tuesday morning, Mr. Mazankowski is perfectly correct: the government members can then come in Tuesday afternoon or Tuesday evening with any kind of motion they want and there is nothing we can do about it. But at least keep the door open for our House leaders to arrive at some agreement. If they cannot arrive at an agreement by Tuesday afternoon or evening, the government members in this committee can then move another motion to do whatever the hell they like and there is nothing we can do about it. But you do not have to go to those kinds of lengths at this point.

[Translation]

Le vice-président: L'amendement est rejeté.

M. McKnight: Monsieur le président, je voudrais proposer un amendement concernant la prolongation du délai fixé pour le rapport du Comité à la Chambre, et je proposerais de remplacer la date du 15 septembre, dans la motion de M. Flis, par le 29 septembre.

Le vice-président: Pendant que vous rédigez votre motion, je dirais que, dans l'industrie de la construction, on fixe toujours des délais, et il y en a qui ne réussissent jamais à les respecter. Je ne sais pas comment s'appelle ce principe, mais il y en a beaucoup qui organisent leur travail de façon à épuiser le temps qui leur est alloué. Si vous leur en donnez plus, ils s'assureront de tout le prendre, et peut-être davantage. De toute façon, ce n'était qu'une observation. J'attends votre motion.

M. Mayer: C'est le vieux principe de Parkinson, et cela a été publié; il y a peut-être même eu une suite. Monsieur le président, simplement pour l'intérêt des membres, ce principe dit que le volume de travail s'accroît proportionnellement au temps imparti. Mais ici, je ne crois pas que vous puissiez légitimement dire cela, parce que le Comité a travaillé très dur; il a travaillé diligemment; et je dirais qu'il a même travaillé très bien. À preuve, le nombre d'amendements qui ont été proposés et acceptés. Tout le monde s'entend pour dire que les amendements proposés et acceptés vont améliorer le projet de loi. Les membres du Comité le disent, de même que les braves gens qui ont assisté aux délibérations du Comité. Monsieur le président, je trouve qu'il est absolument irrecevable que vous fassiez cette analogie ou cette comparaison entre la façon de travailler du Comité et le principe de Parkinson.

Le vice-président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Au sujet de l'amendement de M. McKnight, j'aurais aimé qu'il n'ait pas précisé la date du 29 septembre; j'aurais préféré que la motion dise: supprimez tous les mots après «prolongé», parce que je veux faire remarquer à M. Flis qu'avec toute la coopération, la bonne volonté et la souplesse dont chacun a fait preuve jusqu'à présent et dont on a si souvent parlé au cours de nos travaux, en précisant le 15 septembre dans votre motion, monsieur Flis, vous demandez aux autres membres du Comité de voter en faveur de la clôture, et cela n'est pas nécessaire.

Si les leaders à la Chambre ne parviennent pas à s'entendre dans l'après-midi ou la soirée de lundi, ou mardi matin, M. Mazankowski a entièrement raison: les membres du gouvernement pourront, mardi après-midi ou mardi soir, proposer n'importe quelle motion, sans que nous puissions y faire quoi que ce soit. Mais donnons au moins la chance aux leaders à la Chambre de s'entendre. S'ils ne parviennent pas à s'accorder d'ici à mardi après-midi ou mardi soir, les membres du gouvernement au comité pourront proposer la motion qu'ils voudront bien, et nous ne pourrions rien n'y changer. Mais vous n'êtes pas obligés de le faire maintenant.

[Texte]

Believe us, we will meet with our colleagues and with our respective House Leaders. We will tell them what the situation is.

I think even, Mr. Flis, you will have to agree—or I hope you would because you know the score on this as well as or better than any of the rest of us—just to deal with the government amendments alone and a whole new part of the bill, which means that any amendments we have to that part we are going to have to revise or forget about or rewrite, even moving expeditiously, moving more quickly than we have been, it is humanly and physically impossible to finish all of it.

We will not get the Royal Recommendation amendment through... Depending on how long routine proceedings take Monday afternoon, the amended Royal Recommendation might be passed by the time this committee is to meet at 3.30 p.m., and only then can we begin dealing with a whole lot of other matters that we have been unable to deal with through no fault of the committee.

So, please, knock off that September 15 for now. If you want to put September 15 on us Monday or Tuesday, you have every right to do so and there is nothing we can do about it. You do not need to put that restriction on us at this point. We will try to get some reasonable proposals for House Leaders to discuss—and I am sure you will too for your House Leader—and leave it at that until Monday or Tuesday morning, please. After all the good work we have been doing, do not turn this committee into a debacle for two or three days next week.

The Vice-Chairman: An observation before I call the question. We could not go beyond 10.00 p.m. on Clause 20, but we have gone an hour and a half now. I am trying to figure out what we are going to do.

The amendment put forth by Mr. McKnight reduces it by one more day: remove September 15 and replace it by September 29. Those in favour? Recorded vote?

• 2325

Amendment negated: yeas, 4; nays, 5.

Mr. Benjamin: I would like to move an amendment.

I move that all the words after the word “extended” be deleted, and following the word “extended” substitute therefor “and the committee agrees to meet Monday and Tuesday next, and any meetings beyond that are subject to negotiation or agreement of the House Leaders.”

The Vice-Chairman: We do not have that in writing.

Mr. Benjamin: I do not either. I am trying to be helpful. I moved that all the words after the word “extended” be deleted—now I am trying to remember what the hell it was I said; I do not have a copy of the motion, but that is all right... and the following substituted therefor:

[Traduction]

Croyez-nous, nous rencontrerons nos collègues et nos leaders à la Chambre respectifs. Nous leur décrirons la situation.

Monsieur Flis, vous serez d'accord avec moi, du moins je l'espère, parce que vous savez ce qui en est aussi bien, sinon mieux, que n'importe qui: simplement au chapitre des amendements du gouvernement et d'une toute nouvelle partie du projet de loi, les amendements que nous avons relativement à cette partie devront être révisés ou oubliés ou reformulés, et même en procédant diligemment, en avançant plus rapidement que nous l'avons fait jusqu'à présent, il est humainement et physiquement impossible de tout terminer.

L'amendement à la recommandation royale ne sera pas adopté... Selon la durée des affaires courantes, lundi après-midi, la recommandation royale amendée sera peut-être adoptée avant que le Comité ne se réunisse à 15h30, et ce n'est qu'à ce moment-là que nous pourrions commencer à discuter de toutes sortes d'autres questions qu'il nous a été impossible d'aborder jusqu'à présent, pour des raisons qui échappent à la volonté du Comité.

Alors, je vous prie de laisser tomber le 15 septembre pour maintenant. Si vous voulez nous imposer cette date lundi ou mardi, vous serez pleinement en droit de le faire, et nous ne pourrions rien y changer. Mais vous n'êtes pas obligés de nous imposer cette limite aujourd'hui. Nous tenterons de remettre à nos leaders à la Chambre des propositions raisonnables à discuter, et je suis sûr que vous en ferez de même de votre côté, et qu'on s'en tiendra à cela jusqu'à lundi ou mardi matin. Après l'excellent travail que nous avons fait, il ne faudrait pas que le Comité tourne à la débâcle pendant deux ou trois jours la semaine prochaine.

Le vice-président: Une observation avant de mettre l'amendement aux voix. Nous ne pouvions pas dépasser 22 heures pour l'étude de l'article 20, mais cela fait une heure et demie maintenant. J'essaie de déterminer ce que nous devons faire.

L'amendement de M. McKnight gagne encore une journée: substituer le 29 septembre au 15 septembre. Ceux qui sont en faveur? Un vote nominatif?

L'amendement est rejeté par cinq voix contre quatre.

M. Benjamin: J'aimerais proposer un amendement.

Je propose que tous les mots venant après «prolongé» soient supprimés et remplacés par ce qui suit: «et le Comité convient de se réunir lundi et mardi prochains, et la tenue de toute réunion ultérieure devra être négociée ou convenue entre les leaders à la Chambre».

Le vice-président: Nous n'avons pas cela par écrit.

M. Benjamin: Moi non plus. J'essaie d'être utile. J'ai proposé que tous les mots venant après «prolongé» soient supprimés—j'essaie de me souvenir de ce que j'ai dit; je n'ai pas de copie de la motion, mais cela ne fait rien—et remplacés par ce qui suit:

[Text]

and that the committee meet at the proposed times on Monday and Tuesday next, and that additional time, if any, be subject to negotiations by the House Leaders.

There, I think I have it!

Mr. Mazankowski: Could we have an explanation?

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, all it really does is meet Mr. Flis' proposal that we meet Monday and Tuesday. It leaves additional time, if any, open to negotiations by the House Leaders.

Mr. Chairman, if my amendment were accepted and the House Leaders could not reach agreement, then I am sure Mr. Flis will have an instruction to move another motion next Monday or Tuesday, or whatever he and his colleagues desire, and that would happen in due course. But in the meantime here is an avenue for negotiation. We will meet your desire, Mr. Flis, to meet on Monday and Tuesday and we will leave it to our House Leaders to see what they can come up with, if anything, beyond that.

The Vice-Chairman: First of all, the Chair has a problem. I have a point of order raised by Mr. Tardif in which he said that before we consider an amendment like this, it should be in both official languages.

An hon. Member: Very good, but does the administration provide the translation?

The Vice-Chairman: I find that a little ambiguous because the original motion is not in both languages.

Mr. McKnight: Mr. Chairman I draw to the attention of the Chair that the administration has not seen fit, as I see it, to provide the committee with a translator to give that service.

• 2330

The Vice-Chairman: He was here this evening.

Mr. McKnight: That is right; but he is not here now, that I see—not that I blame him for finding other duties.

The Vice-Chairman: Mr. Reid, do you have a point of order?

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Yes, my point of order is that I do not think it is necessary for the witnesses at this table or the witnesses at that table to stay here while we make fools of ourselves. I think we should do it in private. There is no reason for them to waste their time while we waste our time. I would suggest, Mr. Chairman, those witnesses—we are not likely to carry on with clauses of the bill afterward. We might as well let them go.

The Vice-Chairman: You have the prerogative. If you want to see how this thing ends up, fine; if you want to leave, you are welcome to leave.

Mr. Kroeger: Could we read about it in the papers, Mr. Chairman?

[Translation]

et que le Comité se réunisse aux heures proposées lundi et mardi prochains et que toute réunion additionnelle, le cas échéant, soit négociée par les leaders à la Chambre.

Voilà, je pense que c'est cela!

M. Mazankowski: Pourrions-nous avoir une explication?

M. Benjamin: Monsieur le président, cela nous permet simplement d'accéder à la demande de M. Flis de nous réunir lundi et mardi. Pour toute autre réunion ultérieure, le cas échéant, il faudra qu'elle soit négociée par les leaders à la Chambre.

Monsieur le président, si mon amendement est accepté et si les leaders à la Chambre ne parviennent pas à s'entendre, je suis sûr que M. Flis sera prié de proposer une autre motion lundi ou mardi, ou selon sa volonté ou celle de ses collègues, et tout cela en temps et lieu. Mais, entre-temps, on ouvre la porte à la négociation. Nous accèderons à votre demande, monsieur Flis, de nous réunir lundi et mardi, et nos leaders à la Chambre pourront voir ce qu'on peut faire par la suite.

Le vice-président: Premièrement, le président a un problème. M. Tardif a invoqué le Règlement: il dit qu'avant que nous puissions étudier un amendement comme celui-là, il faudrait qu'il soit rédigé dans les deux langues officielles.

Une voix: Très bien, mais l'administration fournit-elle un service de traduction?

Le vice-président: Je trouve cela un peu curieux, parce que la motion originale n'est pas dans les deux langues officielles.

M. McKnight: Monsieur le président, je vous ferais remarquer que l'administration n'a pas jugé bon, d'après ce que je peux voir, d'adjoindre au Comité un traducteur pour assurer ce service.

Le vice-président: Il était ici ce soir.

M. McKnight: C'est vrai, mais il n'y est plus maintenant, d'après ce que je peux voir... Quoique je ne l'en blâme aucunement.

Le vice-président: Monsieur Reid, vous invoquez le Règlement?

M. Reid (Kenora—Rainy River): Oui, j'invoque le Règlement pour dire que je ne crois pas qu'il soit nécessaire que les témoins restent ici pendant que nous nous ridiculisons. Je pense que nous devrions faire cela en privé. Je ne vois pas pourquoi ils devraient perdre leur temps pendant que nous perdons le nôtre. Je proposerais, monsieur le président, que les témoins... Nous n'allons probablement pas continuer notre étude article par article du projet de loi après notre discussion. Ils pourraient bien s'en aller.

Le vice-président: Vous avez le choix. Si vous voulez voir comment cela va se terminer, d'accord; si vous voulez partir, vous êtes libres de le faire.

M. Kroeger: Pourrions-nous attendre les journaux du matin, monsieur le président?

[Texte]

The Vice-Chairman: I am going to carry on with the amendment proposed by Mr. Benjamin.

Mr. Flis: I would like to speak to that motion, Mr. Chairman.

I think if Mr. Benjamin is serious with that motion, what he should do is withdraw it and vote for the motion I put forward, because that is the whole intent. I am saying let us meet for two days to give the House Leaders time to negotiate. So if he is really serious, not playing games, he should just vote for our amendment and withdraw that one.

Mr. McKnight: Mr. Chairman, I would like to speak to the amendment.

I was sure the parliamentary secretary would understand what Mr. Benjamin was saying: that not placing a limitation on the committee, using the parliamentary secretary's September 15 deadline that is imposed, in no way restricts the government members, the minister, the parliamentary secretary, with direction, from fulfilling the direction he has been given by his minister and his House Leader to extend these sittings to September 15. Mr. Benjamin very explicitly explained to the parliamentary secretary the number of members on the government side and the number of members on our side, and they would be able to bring in the motion that the parliamentary secretary has placed if the House Leaders do not reach a decision. It in no way encumbers the parliamentary secretary with any commitment he made to his minister or to his parliamentary secretary to extend these sittings to September 15.

An hon. Member: If the House Leaders do not agree, then what?

Mr. McKnight: Then the parliamentary secretary, in answer to the parliamentary secretary's question, Mr. Chairman—then what happens if they do not agree?—brings in his motion on Tuesday, if he can; and September 15 is the end of the work of this committee, unfortunately.

Mr. Mayer: I would like to ask the parliamentary secretary, through you, Mr. Chairman, how the intent of Mr. Benjamin's motion differs from the intent of the motion the parliamentary secretary moved.

Mr. Flis: If Mr. Mayer would read the two motions, he would see the difference. I have a date on mine, September 15. Mr. Benjamin does not have a date on his.

• 2335

Mr. Mayer: I would like to read them, but I do not have them in front of me. I am perfectly capable of reading. I learned to read quite a while ago without moving my lips, but I cannot do it from a clairvoyant position because I do not have anything in front of me.

Mr. Flis: My motion was sent over to your side. Speak to your colleagues.

Mr. Mayer: I do not have the motion.

[Traduction]

Le vice-président: Nous allons poursuivre avec l'amendement proposé par M. Benjamin.

M. Flis: J'aimerais discuter de cette motion, monsieur le président.

Je pense que si M. Benjamin est sérieux, il devrait retirer sa motion et voter en faveur de la mienne, parce que l'intention est la même. Je demande qu'on se réunisse pendant deux jours pour donner aux leaders à la Chambre le temps de négocier. Donc, s'il est vraiment sérieux, s'il ne s'amuse pas à nos dépens, il devrait simplement voter en faveur de notre amendement et retirer le sien.

M. McKnight: Monsieur le président, j'aimerais discuter de l'amendement.

Je suis sûr que le secrétaire parlementaire peut comprendre ce que M. Benjamin propose: en ne fixant pas de limite au comité, compte tenu du délai du 15 septembre imposé par le secrétaire parlementaire, rien n'empêche les membres du gouvernement, le ministre, le secrétaire parlementaire de remplir les instructions du ministre et du leader à la Chambre de prolonger les séances jusqu'au 15 septembre. M. Benjamin a très explicitement exposé au secrétaire parlementaire le rapport de force entre les membres du gouvernement et ceux de l'opposition, et rien n'empêcherait les premiers de proposer la motion que le secrétaire parlementaire a présentée, si les leaders à la Chambre n'arrivaient pas à s'entendre. Cela n'empêche aucunement le secrétaire parlementaire de respecter ses engagements envers le ministre et de prolonger les séances jusqu'au 15 septembre.

Une voix: Qu'arrive-t-il si les leaders à la Chambre ne s'entendent pas?

M. McKnight: Le secrétaire parlementaire—pour répondre à la question du secrétaire parlementaire, monsieur le président, à savoir qu'arrive-t-il s'ils ne parviennent pas à s'entendre?—le secrétaire parlementaire revient avec sa motion mardi, s'il le peut, et les travaux du comité se terminent malheureusement le 15 septembre.

M. Mayer: Monsieur le président, j'aimerais demander au secrétaire parlementaire en quoi l'esprit de la motion de M. Benjamin diffère de l'intention de sa propre motion.

M. Flis: Si M. Mayer lisait les deux motions, il verrait la différence. Ma motion comporte une date: le 15 septembre. Celle de M. Benjamin n'en a pas.

M. Mayer: J'aimerais bien les lire, mais je ne les ai pas devant moi. Je suis très capable de lire. J'ai appris à lire il y a un bon bout de temps sans remuer les lèvres, mais je ne peux pas le faire maintenant, parce que je n'ai pas le texte devant moi.

M. Flis: Ma motion a été distribuée de votre côté. Demandez à vos collègues.

M. Mayer: Je n'ai pas la motion.

[Text]

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Maybe the chairman might read Mr. Benjamin's motion.

The Vice-Chairman: Yes, it would be appropriate.

Mr. Mayer: But the point is, Mr. Chairman, that Mr. Flis said that if Mr. Benjamin was serious about the intent of his motion Mr. Benjamin would vote for Mr. Flis's motion, the parliamentary secretary's motion, and I would like to have the parliamentary secretary, Mr. Chairman, through you explain to the committee how his motion differs substantially or enough that he cannot support Mr. Benjamin's motion from his own motion. If he could do that, perhaps he could justify to the committee why he does not see fit to instruct his colleagues the same way he was instructed by his minister and his House Leader to bring forward the motion that he did this evening.

Mr. Flis: Mr. Chairman, to answer Mr. Mayer, if I place a motion on the floor and someone else places a similar motion, why should I vote for that one? I will vote for my own.

Mr. Mayer: If that is the best explanation he can give, to me that is . . .

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): If I understand Mr. Benjamin's motion—and Mr. Benjamin can correct me—he is proposing that the committee meet Monday and Tuesday and cease to meet, and it also has a proviso that the House Leaders have to meet and make arrangements for us to continue meeting. Is that correct?

Mr. Benjamin: Yes. Leave it to the House Leaders.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): The motion by Mr. Flis says that we should meet for the next two days—the Monday and Tuesday, and that would be the end of it—to allow the House Leaders to enter into negotiations.

Mr. Benjamin: And the bill be reported September 15.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): And the bill would be reported in the same way. You leave it in limbo either way.

Mr. Benjamin: Why should the government House Leader do anything? He has the motion passed in this committee . . .

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): The committee made a deal with the government House Leader. We agreed in this committee that we would report the bill back on September 12 if we could travel through western Canada. That was a deal that was made. Okay? That was a deal that this committee made.

Mr. Benjamin: I was not party to that.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): You voted against it; the rest of us voted for it. That was the deal that was made. The government House Leader says: All right, you guys made a deal; you cannot deliver on it . . .

Mr. Benjamin: That is right.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): —okay, you cannot deliver on it; I will have to have some consultations with the

[Translation]

M. Reid (Kenora—Rainy River): Le président pourrait peut-être lire la motion de M. Benjamin.

Le vice-président: Oui, je pourrais bien.

M. Mayer: Mais, monsieur le président, le fait est que M. Flis a dit que si M. Benjamin était sérieux quant à l'esprit de sa motion, il voterait en faveur de la motion de M. Flis, en faveur de la motion du secrétaire parlementaire, et j'aimerais que celui-ci explique au Comité comment sa motion est notablement ou suffisamment différente au point de l'empêcher d'appuyer la motion de M. Benjamin. S'il ne peut se justifier de ce côté-là, il pourrait peut-être expliquer au Comité pourquoi il ne juge pas opportun d'instruire ses collègues de la même façon qu'il a été instruit lui-même par son ministre et son leader à la Chambre de proposer la motion qu'il a présentée ce soir.

M. Flis: Monsieur le président, pour répondre à M. Mayer, pourquoi devrais-je voter pour une motion analogue à celle que j'ai présentée moi-même? Je voterai pour la mienne.

M. Mayer: Si c'est le mieux qu'il puisse faire, à mon sens, c'est . . .

M. Reid (Kenora—Rainy River): Si je comprends bien la motion de M. Benjamin—et il me corrigera si je me trompe—il propose que le Comité se réunisse lundi et mardi et qu'il s'arrête là; pendant ce temps, les leaders parlementaires tenteraient de s'entendre quant aux travaux ultérieurs du Comité. Est-ce exact?

M. Benjamin: Oui, laisser cela entre les mains des leaders de la Chambre.

M. Reid (Kenora—Rainy River): La motion de M. Flis dit que nous devrions nous réunir au cours des deux prochaines journées, soit lundi et mardi, et que cela s'arrête là, pour permettre aux leaders de la Chambre de négocier.

M. Benjamin: Et qu'on fasse rapport à la Chambre le 15 septembre.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Et le bill serait présenté à la Chambre de toute façon. Rien ne change de ce côté-là.

M. Benjamin: Pourquoi le leader de la Chambre du gouvernement ferait-il quoi que ce soit? Il fait en sorte que la motion soit adoptée au Comité . . .

M. Reid (Kenora—Rainy River): Le Comité a conclu un accord avec le leader de la Chambre du gouvernement. Nous avons convenu au Comité de faire rapport du projet de loi le 12 septembre si nous étions autorisés à voyager dans l'Ouest du pays. C'est le marché qui a été conclu. N'est-ce pas? C'est le marché que le Comité a fait.

M. Benjamin: Je n'y étais pas partie.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Vous avez voté contre, mais les autres ont voté pour. C'est le marché qui a été conclu. Le leader de la Chambre du gouvernement dit: très bien, vous avez conclu un marché, vous ne pouvez pas le respecter . . .

M. Benjamin: C'est bien cela.

M. Reid (Kenora—Rainy River): . . . très bien, vous ne pouvez pas le respecter, je devrai consulter les autres leaders

[*Texte*]

other House Leaders, take another two or three days, and we will discuss it, and then come back and we will see if we can make a deal . . .

Mr. Benjamin: [*Inaudible—Editor*]

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Wait a minute. That is what his motion says. His motion says that we will meet for the next two or three days, from the 12th to the 15th, and report on the 15th, which is exactly the deal we have. He has given us an extension of three days. Okay?

I do not know what game is being played over there. We made a deal; we cannot keep our end of the deal. That is the fact of the matter. We are the ones who broke the deal. Okay?

The problem now becomes how you get out of that mess. The government House Leader says he is not going to instruct us that we must report it by such and such a day; he says to take an extra three days and it will give him some time to have some consultations with the other House Leaders.

Mr. Benjamin: Right.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): That is what the parliamentary secretary's motion says. If the House Leaders cannot agree in that period of time, then he says he wants his original deal, which is to put the bill back into the House at the end of that date, and that is fine.

If you want to say that you want to renege totally on the deal that the committee made with the House Leader, that is fine; but we are not in a position where we can renege on the House Leader. You can say "To hell with the House Leader"; I cannot. Mr. Flis cannot, and we cannot, say "To hell" to our House Leader any more than Mr. Mazankowski, anybody on that side, or you are going to say "To hell with our House leader".

I do not know what is going on over there, but the reality is that this committee cannot meet its commitments. The House Leader says: Give me two or three days to negotiate with my opposite numbers, and in the meantime I still have my negotiating technique, my tool there. And that is what we are doing.

The Vice-Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, on a point of order.

Mr. Reid, with respect, the motion of the parliamentary secretary does not reflect what you are saying.

• 2340

I can tell you, sir, right here and now that if you can put that motion into the kind of clear terms that you have just enunciated, we will certainly allow it to come to a vote. But that is not what this motion says. This motion says it is really in effect changing the deadline from September 12 to September 15. That is what the motion says.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): And that is what I was saying. We extended the deadline three days.

[*Traduction*]

de la Chambre, prendre deux ou trois jours pour en discuter et voir par la suite s'il n'y a pas moyen de s'entendre . . .

M. Benjamin: [*Intervention inaudible (Note de l'éditeur)*]

M. Reid (Kenora—Rainy River): Un instant. C'est ce que dit sa motion. Sa motion dit que nous nous réunirons au cours des deux ou trois prochaines journées, du 12 au 15, et que nous ferons rapport le 15, ce qui correspond exactement au marché que nous avons conclu. Nous avons obtenu une prolongation de trois jours. N'est-ce pas?

Je ne sais pas à quel jeu vous jouez. Nous avons conclu un marché; nous ne pouvons le respecter. C'est un fait. C'est nous qui sommes dans le tort. N'est-ce pas?

La question maintenant c'est de savoir comment se sortir de là. Le leader de la Chambre du gouvernement dit qu'il ne va pas nous dire à quelle date présenter notre rapport; il nous dit de prendre trois jours de plus pour lui donner le temps de consulter ses homologues.

M. Benjamin: Exactement.

M. Reid (Kenora—Rainy River): C'est ce que dit la motion du secrétaire parlementaire. Si les leaders à la Chambre ne parviennent pas à s'entendre durant cette période, on revient à l'entente première qui est de présenter le projet de loi à la Chambre à la date prévue, un point c'est tout.

Si vous voulez revenir complètement sur le marché que le Comité a conclu avec le leader de la Chambre, très bien; mais nous ne sommes pas en position d'en faire autant. Vous pouvez dire «au diable le leader de la Chambre», mais moi, je ne peux pas. M. Flis ne peut pas, et nous ne pouvons pas envoyer notre leader de la Chambre «au diable», pas plus que M. Mazankowski ou qui que ce soit de votre côté, ni vous, ne puissiez envoyer votre leader de la Chambre au diable.

Je ne sais pas ce qui se passe là-bas, mais le fait est que le Comité ne peut respecter ses engagements. Le leader de la Chambre dit: donnez-moi deux ou trois jours pour négocier avec mes homologues, entre-temps, j'ai toujours ma technique de négociation et mes moyens. Voilà ce que nous faisons.

Le vice-président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

Monsieur Reid, sans vouloir vous offenser, la motion du secrétaire parlementaire ne reflète pas ce que vous dites.

Je vous dis, monsieur, que si vous rédigez une proposition en termes clairs, tels que vous venez de les énoncer, nous serions prêts à voter. Mais la proposition n'est pas claire. Elle dit qu'elle change la date limite du 12 septembre au 15 septembre.

M. Reid (Kenora—Rainy River): C'est cela que j'ai dit. Nous avons prorogé la date limite de trois jours.

[Text]

Mr. Mazankowski: Yes. Then what is this business of all the negotiation with the House Leader? It really has no bearing whatsoever.

I am saying to you, sir—and I hope we can work out some kind of a compromise here—that if you can reword the motion to reflect what you have just said, we would certainly allow it to come to a vote. But it does not say that, with respect. I think, Mr. Reid, you have been in enough of these sessions; I implore you to try to reword that motion in such a way that it will really in effect reflect the spirit, and hopefully the intention, of what you have outlined. Then I think we can allow it to come to a vote.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Mr. Chairman, maybe we could have a break while we have a look at this thing to see what is going on.

The Vice-Chairman: Sure, five minutes.

• 2345

The Vice-Chairman: Order, please. Before I have the motion which Mr. Flis is going to submit, I want to ask Mr. Benjamin if he withdraws his amendment

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I appreciate that you cannot have more than two motions on the floor at once, a motion and an amendment, but knowing what I know, I do not want to withdraw my motion. I have tried with the best persuasive powers I can come up with. Mr. Flis and the government members do not need a deadline at this time. They do not need September 15 in there. If they need to act on September 15, they can do it next Monday night or next Tuesday quite easily. But if there is to be any real negotiations, give and take, compromise and facilitation among the House Leaders, in that kind of a spirit I cannot go to my House Leader and say that the committee has already passed a motion with September 15 as a deadline. My House Leader is going to say, well, what the hell, I have nothing to negotiate with, the government House Leader can be perfectly happy with September 15 and leave it at that. There has to be room on all sides to conduct those negotiations.

If Mr. Flis is going to move an alternate motion that keeps September 12 in there, then we have spent these last 20 minutes for nothing. You do not sit down and carry on free and full negotiations with an axe hanging over your head, with a sword at your throat. That is not the way you negotiate. That is not the way you reach agreement, Mr. Chairman. So I would like to ask that my amendment be voted upon.

• 2355

The Vice-Chairman: This was still on the table before we had the adjournment.

Mr. Flis: We are voting on Mr. Benjamin's amendment, and when we come to this one we will pass it out, unless you need it ahead of time.

[Translation]

M. Mazankowski: Oui. Alors, qu'est-ce que veut dire cette question des négociations avec le leader? Que viennent faire des négociations là-dedans?

J'espère que nous pouvons trouver un compromis. Si vous pouvez rédiger la proposition de façon à mieux refléter ce que vous venez de dire, nous serions prêts à voter. Je pense, monsieur Reid, que vous connaissez la procédure dans ces réunions, et je vous exhorte à rédiger cette proposition de façon à mieux refléter l'esprit et le sens de votre suggestion. Ensuite nous pourrions voter.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Monsieur le président, il nous sera peut-être utile de prendre une pause pour étudier la question.

Le vice-président: D'accord. Cinq minutes.

Le vice-président: À l'ordre, s'il vous plaît. Avant de passer à la proposition que soumet M. Flis, j'aimerais demander à M. Benjamin s'il retire son amendement.

M. Benjamin: Monsieur le président, je sais que vous ne pouvez pas étudier deux propositions à la fois, c'est-à-dire une proposition et un amendement, mais je ne veux pas retirer ma proposition. J'ai fait de mon mieux pour vous faire changer d'avis. M. Flis et les députés libéraux n'ont pas besoin d'une date limite en ce moment. Ils n'ont pas besoin de la fixer au 15 septembre. S'ils ont besoin d'agir le 15 septembre, ils pourront sans difficulté faire une proposition lundi prochain, dans la soirée, ou mardi. Il faut avoir de vraies négociations, de vrais compromis entre les leaders à la Chambre. Je ne peux pas aller voir mon leader et lui dire que le Comité a déjà adopté le 15 septembre comme date limite. Mon leader dira qu'il n'y a aucun élément de négociation et que le leader du gouvernement s'accommodera parfaitement du 15 septembre. Pour négocier, il faut qu'il y ait quelque chose à négocier.

Si M. Flis a l'intention de garder la date du 12 septembre dans sa proposition à lui, nous aurions perdu vingt minutes. On ne peut pas négocier quand on se sent menacé. Ce n'est pas comme ça que l'on négocie. Ce n'est pas comme ça que l'on se met d'accord, monsieur le président. Alors je vous demanderai de voter sur ma proposition.

Le vice-président: La proposition a été déposée avant la pause.

M. Flis: Nous allons voter sur l'amendement de M. Benjamin, et quand nous serons prêts à voter sur ma proposition,

[Texte]

The Vice-Chairman: Mr. Benjamin's amendment reads that all the words after the words "be extended" be deleted and the following substituted therefore:

... and that the committee meet at the proposed times on Monday and Tuesday next, and additional time, if any, be subject to negotiation by the House Leaders.

Amendment negated.

The Vice-Chairman: Do we have another motion now?

Mr. Dubois: I have a subamendment.

The Vice-Chairman: What about the original motion?

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): It has been moved. This is a subamendment to the original motion. There the clerk has it.

The Vice-Chairman: All right. To the original motion which was circulated,

Notwithstanding the resolution adopted by the committee on Tuesday, June 28, 1983, the deadline for the submission of its report to the House be extended from September 12, 1983 to September 15, 1983, in order to allow the three House-leaders the opportunity to negotiate the extension of the above deadline, if necessary.

M. Dubois: Monsieur le président, après la fameuse discussion avec M. Reid et M. Mazankowski, avant la pause de quelques minutes, je pense que cela va permettre aux trois leaders de chacun des partis de négocier, s'il y a lieu, une extension. À mon avis, cela va nous permettre d'engager des négociations de bonne foi afin de poursuivre dans la voie de la collaboration, comme cela a été le cas depuis plusieurs semaines. Cet amendement que je propose, d'après moi, réglerait le problème et permettrait d'en arriver à un consensus pour respecter la motion principale et faire en sorte que tout le monde puisse en discuter avec son leader en Chambre, que ce soit l'Opposition officielle ou le Nouveau parti démocratique. Et cela pourrait se faire dès lundi, j'imagine, lorsque les trois leaders de la Chambre seront là.

The Vice-Chairman: Any other discussion?

Mr. Mayer: I do not understand Mr. Chairman why the government members would vote against Mr. Benjamin's amendment and then support this amendment.

The one thing that is not in the amendment to Mr. Flis' motion is any reference to the time at which the committee is expected to meet on Monday and Tuesday. Could we have some kind of indication from the government members as to what time they would expect the committee to meet?

• 2400

The Vice-Chairman: It was assumed those numbers that were written there—I mean from a previous discussion—that we would meet Monday from 3.30 to 6.00 p.m., and from 7.30 to 10.00 p.m., and Tuesday as shown, 9.30 to 12.00 p.m., 3.30 to 6.00 p.m., and 7.30 to 10.00 p.m.

[Traduction]

nous allons la distribuer, à moins que vous n'en ayez besoin maintenant.

Le vice-président: M. Benjamin propose que l'on substitue ce qui suit aux mots qui viennent après le mot «soit prorogée»:

et que le comité se réunisse lundi et mardi de la semaine qui vient, aux heures proposées. D'autres réunions, s'il y a lieu, feront l'objet de négociations entre les leaders à la Chambre.

L'amendement est rejeté.

Le vice-président: Avons-nous une autre proposition?

M. Dubois: J'ai un sous-amendement.

Le vice-président: Et la proposition initiale?

M. Reid (Kenora—Rainy River): Elle a été soumise. C'est un sous-amendement à la proposition initiale. Le greffier l'a.

Le vice-président: Ah bon. Que l'on ajoute à la proposition initiale, déjà distribuée, les mots qui suivent:

Nonobstant la résolution adoptée par le comité le mardi 28 juin 1983, que la date limite pour la soumission de son rapport à la Chambre soit prorogée du 12 septembre 1983 au 15 septembre 1983, afin de donner aux trois leaders à la Chambre l'occasion de négocier la prorogation de la date limite, s'il y a lieu.

Mr. Dubois: Mr. Chairman, to follow up on the terrific discussion between Mr. Reid and Mr. Mazankowski which took place before the break, I think this will enable the three leaders of the parties to negotiate an extension, if necessary. In my opinion, it will enable us to negotiate in good faith and continue in a co-operative vein, as has been the case for several weeks. My proposed amendment would settle the problem and allow us to reach a consensus by keeping the original motion and making it possible for everyone to discuss it with his House Leader, whether the Official Opposition or the New Democratic Party. And I think this could be done on Monday when the three House Leaders will be there.

Le vice-président: D'autres commentaires?

M. Mayer: Je ne comprends pas, monsieur le président, pourquoi les membres du gouvernement vont voter contre l'amendement de M. Benjamin et ensuite appuyer cet amendement-ci.

La seule chose qui ne figure pas dans l'amendement à la proposition de M. Flis est une référence à l'heure à laquelle le comité siégera lundi et mardi. À quelle heure les membres du gouvernement veulent-ils que le Comité se réunisse?

Le vice-président: D'après une discussion antérieure, il était prévu que nous nous réunirions lundi de 15h30 à 18h00 et de 19h30 à 22h00, et le mardi de 9h30 à 12h00, de 15h30 à 18h00, et de 19h30 à 22h00.

[Text]

Mr. Mayer: Well, if that is the case, from what I can understand, Mr. Benjamin's motion accomplishes the same thing. I would like to know what the difference is. Could you explain . . .

Mr. Dubois: The date? September 15th.

Mr. Mayer: Mr. Chairman, you made reference previously to one of Parkinson's laws. There are several of them, and they are very interesting. One of them states that the amount of time allotted or spent on any topic is inversely related to the amount of money involved. I think this is a classic case of that, because really no money is involved here, and we have spent a lot of time on it. When you are dealing with clauses in the bill that involve a considerable amount of money, we sometimes pass over them very quickly.

I thought I would bring that up. I know you are wildly, enthusiastically listening to me on this, but I cannot help but relate that to you.

It seems to me that Mr. Benjamin's motion still in many ways is the preferable motion. I think if the government members wanted to look at it, they would have to agree that if this is the motion they are prepared to support, Mr. Benjamin's motion in many ways is a superior motion. I still do not understand why you would choose not to support Mr. Benjamin's motion and yet propose the one that you have in front of us, if in fact the intention of the motion is to have the committee meet at normal times. That appears to me to be the only real difference between the two motions.

Mr. Flis: Our motion, Mr. Chairman, does take us back to the June 28 resolution, with the agreement that this committee was to report on September 12. The motion and the amendment move that date with a definite fixed date, at the same time allowing the three House Leaders time for discussion to extend that date if need be. Mr. Benjamin's motion did not have any fixed date.

Mr. Mayer: Mr. Chairman, I would point out to the parliamentary secretary that Mr. Benjamin's motion did have that reference to the June 28 motion, because he moved to delete words after "extended", which is in the third line, and the reference to the June 28 deadline is in the second line.

Mr. Flis: Did he have the 15th in there?

Some hon. Members: No.

The Vice-Chairman: Mr. Mayer.

Mr. Mayer: Mr. Benjamin's motion implicitly has, I think, the 15th in it, because it effectively refers to only two days. It says meet at the proposed times on Monday and Tuesday, period; which is, if you want, even the 14th. It would imply, or implicitly leave the impression, that it would be the 14th rather than the 15th: "and additional time, if any, be subject to negotiation by the House Leaders". That is Mr. Benjamin's motion. The government motion says to allow the three House Leaders—I guess you can say that "three" is a little more explicit than just "House Leaders", plural—but to allow the three House Leaders the opportunity to negotiate the extension of the above deadline, if necessary. Mr. Benjamin's motion

[Translation]

M. Mayer: Alors, si c'est bien le cas, la proposition de M. Benjamin dit la même chose. J'aimerais bien connaître la différence. Pouvez-vous m'expliquer . . .

M. Dubois: La date? Le 15 septembre.

M. Mayer: Monsieur le président, vous avez fait référence aux lois de Parkinson. Il y en a plusieurs et elles sont très intéressantes. L'une d'entre elles veut que le temps accordé à un sujet donné soit en proportion inverse à l'argent en cause. En voici un parfait exemple. Nous avons passé beaucoup de temps sur les questions où peu d'argent est en cause. Quand nous traitons des articles où il s'agit de beaucoup d'argent, nous avons fait parfois très vite.

Je voulais y attirer votre attention, même si vous ne m'écoutez avidement.

Il me semble que la proposition de M. Benjamin est préférable. Je pense que si les députés du parti gouvernemental voulaient l'examiner soigneusement, ils seraient d'accord que la proposition de M. Benjamin est même supérieure. Je ne comprends pas pourquoi vous n'appuyez la proposition de M. Benjamin et proposez celle-là si votre intention est de siéger aux heures normales. Il y a très peu de différence.

M. Flis: Monsieur le président, notre proposition remonte à la résolution du 28 juin, aux termes de laquelle ce Comité fera rapport le 12 septembre. La motion et l'amendement proposent une date fixe, et permettent aux trois leaders à la Chambre de reporter cette date s'il y a lieu. La proposition de M. Benjamin n'avait pas de date fixe.

M. Mayer: Monsieur le président, j'aimerais dire au secrétaire parlementaire que la proposition de M. Benjamin contient en fait une référence à la motion du 28 juin. Il a proposé de biffer les mots qui suivent le mot «prorogé», à la troisième ligne. La référence au 28 juin est à la deuxième ligne.

M. Flis: Est-ce qu'il a parlé du 15?

Des voix: Non.

Le vice-président: Monsieur Mayer.

M. Mayer: Je pense que c'est implicite dans la proposition de M. Benjamin parce qu'elle ne mentionne que deux jours. Il s'agit des réunions du lundi et du mardi, c'est-à-dire le 14. Il s'agit du 14 plutôt que du 15, et d'autres réunions, s'il y a lieu, feront l'objet de négociations entre les leaders à la Chambre. C'est ça, la proposition de M. Benjamin. La proposition du parti gouvernemental parle de permettre aux trois leaders à la Chambre, et je suppose que trois est un peu plus explicite, de permettre à ces trois leaders de négocier une prorogation de la date limite, s'il y a lieu. Celle de M. Benjamin dit la même chose. Je ne vois pas la différence, à moins qu'ils ne refusent d'accepter une proposition qui n'est pas la leur, même si le

[Texte]

says that additional time, if any, be subject to negotiation by the House Leaders. I fail to see what the difference is, unless they are so piqued over there that somebody else may have a motion accepted that they are not willing to accept any but their own, even though the wording is very close to identical. As far as I can see, the intention is virtually identical.

So again, I do not see why the government members would not be willing to accept Mr. Benjamin's motion. That is a mystery to me. Maybe it is a subject for a new Parkinson's Law.

The Vice-Chairman: Mr. Mayer, you can make those remarks, but you keep dealing with a motion that has already been dealt with.

Mr. Mayer: I am doing that, Mr. Chairman, in the context of trying better to understand the motion that has been proposed. I find it very difficult to understand what the difference is. On that basis, I find it very difficult to understand what the difference is and on that basis I find it very difficult to understand why they would vote against a motion and subsequently propose one that is virtually identical.

• 0005

The Vice-Chairman: Okay. Mr. Benjamin, you are next.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I am sorry, I do not mean this personally to Mr. Flis, but he either really knows nothing about full and frank negotiation, or else he forces me and maybe other members of the committee to conclude—and I do not want to come to this conclusion—that the government is not really interested in negotiating the additional days that may be necessary. If they were really interested in negotiating, through our House Leaders, whatever additional time they agree is necessary, he would not have the date of September 15 in his motion.

Mr. Chairman, you cannot conduct real negotiations with a gun at your head and the September 12 to September 15 words are the gun at the head. That is not going to be conducive to any real negotiation and compromise and agreement amongst our House Leaders. In fact, it almost precludes, and probably will preclude, an agreement amongst the House Leaders.

May I repeat to Mr. Flis that he will have an opportunity Monday afternoon or Monday evening, or Tuesday morning, Tuesday afternoon or Tuesday evening, on any one of those occasions or on all five of those occasions, to move any darn motion he wants to move on behalf of the government or the House Leader or the minister and his colleagues in the committee. But for now, at least, leave that September 12 to September 15 thing out of it. You do not need it at this moment. You do not need this until next week. As I understand the rules, Mr. Chairman, even if we did nothing more now and we did not meet Monday and Tuesday, we just did not meet any more, the bill cannot be reported back in any event. You cannot report back an incomplete bill. The Speaker has ruled on that on more than one occasion. Only a completed bill, only the whole bill can be reported to the House.

[Traduction]

libellé est presque identique. D'après moi, l'intention est identique.

Alors, je ne comprends pas pourquoi les députés du parti gouvernemental ne sont pas prêts à accepter la proposition de M. Benjamin. Cela me laisse perplexe. On pourrait en tirer une nouvelle loi de Parkinson.

Le vice-président: Monsieur Mayer, vous faites ces commentaires, mais vous parlez d'une proposition qui est déjà réglée.

M. Mayer: Je le fais, monsieur le président, afin de mieux comprendre la proposition qu'on vient d'énoncer. J'ai des difficultés à saisir la différence. Pour cette raison, il m'est très difficile de comprendre quelle est la différence et par conséquent, pourquoi ils voteront contre cette motion pour en proposer une presque identique par la suite.

Le vice-président: Très bien. Monsieur Benjamin, c'est à votre tour.

M. Benjamin: Monsieur le président, je m'excuse, je n'ai rien personnellement contre M. Flis, mais ou il ignore tout de ce qu'est la négociation réelle et franche, ou il veut m'obliger, comme d'autres membres du Comité, à conclure que le gouvernement n'est pas vraiment disposé à négocier la possibilité d'ajouter les quelques jours nécessaires. Si le gouvernement était vraiment disposé à négocier, par l'entremise de nos leaders à la chambre, le délai dont nous aurions besoin, M. Flis n'aurait pas inscrit la date du 15 septembre dans sa motion.

Monsieur le président, on ne négocie pas en tenant un couteau sur la gorge de l'autre parti, et ce couteau, c'est le délai du 12 au 15 septembre. Cela ne favorisera certainement pas la conclusion d'un compromis par nos leaders. Bien au contraire, cela empêchera tout accord entre eux.

Je le répète donc, M. Flis aura l'occasion dans l'après-midi ou la soirée de lundi, de même que dans la matinée, l'après-midi ou la soirée de mardi, bref à n'importe quelle de ces cinq séances, de proposer la motion qu'il voudra au nom du gouvernement, de son leader à la chambre, du ministre ou de ses collègues au Comité. Pour le moment, toutefois, retirez les mots du 12 au 15 septembre. Nous n'en avons pas besoin. Attendez à la semaine prochaine. D'ailleurs, suivant mon interprétation du règlement, même si nous n'en faisons pas davantage aujourd'hui et que nous ne devons pas nous rencontrer lundi et mardi prochain, nous ne pourrions pas faire rapport du projet de loi à la chambre puisque son étude n'est pas terminée. La présidence a déjà rendu une décision là-dessus à plusieurs reprises. Seul un bill dont l'étude est terminée peut faire l'objet d'un rapport à la Chambre.

[Text]

Surely, as reasonable people, we can agree to meet at the hours Mr. Flis has proposed on Monday and Tuesday and from now until Tuesday evening the House Leaders can carry on full and open negotiations. If they reach an agreement as to how much time we have, fine. If they do not reach an agreement, Mr. Flis can move an amendment, as I said earlier, of whatever nature they wish about when and how much longer the committee sits to deal with the bill clause by clause. It is as simple as that. Why does he not just drop September 12 and September 15—September 15, particularly. Why does he not just say, “extended from September 12”, and drop September 15, 1983, just leave that out. Then the House Leaders can negotiate, but do not ask me to ask my House Leader to go to negotiate with it already nailed down in a motion passed by this committee. Thank you, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Question? I have the motion. It is that:

notwithstanding the resolution adopted by the committee on Tuesday, June 28, 1983 the deadline for submission of its report to the House be extended from September 12, 1983 to September 15, 1983 in order to allow the three House Leaders the opportunity to negotiate the extension of the above deadline if necessary.

• 0010

Amendment agreed to.

Mr. McKnight: Mr. Chairman, I would like to move an amendment to Mr. Flis' motion.

I move that notwithstanding the resolution adopted by the committee on Tuesday, June 28, 1983, the deadline for the submission of its report to the House be extended from September 12, 1983 to October 1, 1983, to allow the three House Leaders the opportunity to negotiate the extension.

Mr. Chairman, again the same argument holds. The government members and the government can at any time bring forward the motion put forward, as directed to the parliamentary secretary, to cease the functioning of this committee on September 15. Again, I do not know how many times we will find it necessary to repeat it, but I know our House Leader fairly well, and he would not be able to work or function any more than Mr. Benjamin's House Leader, or indeed the government's House Leader, under a pre-imposed deadline as to the dates that he was able to work within. This would just give all House Leaders an opportunity, and give the government—again, without denying the government their right to bring forward an amendment to close this committee by September 15 if the House Leaders cannot negotiate a time period that is suitable.

• 0015

I do not know whether there is any hope in negotiations beyond September 15 from the discussions and the insistence by the government members to maintain that artificial deadline. It is unfortunate that one has to think that, but I would live in hope that there is some reason that we could

[Translation]

Raisonnables comme nous le sommes, nous accepterions de tenir une séance à l'heure proposée par M. Flis lundi et mardi, mais d'ici mardi soir, les leaders à la chambre devraient être en mesure de poursuivre des négociations franches et sérieuses. S'ils s'entendent sur le délai dont nous disposons, tant mieux. Sinon, M. Flis pourra toujours proposer un amendement sur le temps que devra prendre le Comité pour l'étude article par article du projet de loi. Ce n'est pas compliqué. Pourquoi ne laisse-t-il pas tomber ces deux dates du 12 et du 15 septembre, surtout celle du 15. Pourquoi ne dit-il pas tout simplement: «prolonger au-delà du 12 septembre» et ne laisse-t-il pas tomber cette limite du 15. À ce moment-là, les leaders à la chambre pourront négocier entre eux, mais je ne peux surtout pas demander à mon leader d'aller négocier ce qui est déjà fixé dans une motion adoptée par le Comité. Merci, Monsieur le président.

Le vice-président: Le vote? J'ai le texte de la motion; il se lit comme suit:

Nonobstant la résolution adoptée par le Comité le mardi 28 juin 1983, que la date de présentation du rapport à la Chambre soit reportée du 12 au 15 septembre 1983, afin de permettre aux trois leaders à la Chambre de négocier un délai plus long au besoin.

L'amendement est adopté.

M. McKnight: Monsieur le président, je voudrais proposer une modification à la motion de M. Flis.

Je propose que, nonobstant la résolution adoptée par le Comité le mardi 28 juin 1983, la présentation du rapport à la chambre soit remise du 12 septembre au 1^{er} octobre 1983, afin de permettre aux trois leaders à la Chambre de négocier une prolongation.

Monsieur le président, c'est toujours le même argument. Le gouvernement pourra faire présenter quand bon lui semblera, par le secrétaire parlementaire, une motion décrétant la fin des travaux du Comité le 15 septembre. J'ignore combien de fois encore il nous faudra le répéter, mais je connais assez bien notre leader à la Chambre, et je sais qu'il aurait les mains liées comme M. Benjamin, ou le gouvernement, si l'on imposait une date limite au préalable. Cela laissera donc une chance aux leaders à la Chambre d'agir, et de toute façon, le gouvernement a le droit de présenter un amendement mettant fin aux travaux du Comité le 15 septembre, si les leaders ne réussissent pas à s'entendre.

J'ignore si on peut espérer négocier un délai au-delà du 15 septembre étant donné les propos des députés ministériels et leur insistance pour maintenir cette date limite artificielle. Il est malheureux d'avoir une telle impression, mais j'ose espérer que nous trouverons un argument pour convaincre le ministre

[Texte]

extend and convince the House Leader of the government and the minister that we could continue to debate this bill clause by clause after September 15.

Be that as it may, if it cannot be done the government members can again bring forward the same motion that they have brought forward today and have us report back to the House on September 15, which means cutting off debate on this bill and clause-by-clause study prior to, Mr. Chairman, and prior to the 15th. I am not sure . . . maybe the clerk could give some guidance on this . . . how early prior to reporting the committee must cease to function in order that the clerk and her staff can ready the report to the House of Commons. Maybe, Mr. Chairman, you could inquire of the clerk as to the timing of that.

The Vice-Chairman: Before I do that, I have here the amendment, which was approved, but the motion as amended had not been voted on completely. Now you are changing the amendment that was approved. You are changing the date, which in the amendment approved was September 15, 1983, to October 1, 1983, and you are allowing the three House Leaders the opportunity to negotiate the extension, and you are dropping "of the above deadline if necessary". So that is an amendment to the amendment that was just put.

Are you ready for the question on that?

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): That changes the effective date.

The Vice-Chairman: The effective date, yes.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I appreciate the efforts by my friend Mr. Reid to try to break the deadlock, the impasse, but he has been around here long enough to know that when you provide an environment for negotiation it has to be an environment that is fair and square with all parties more or less equal. Here, as Mr. Benjamin said, you really have what we would consider to be an unfair advantage because you really are simply changing the deadline from the 12th to the 15th and it would take very, very extenuating conditions to allow any negotiation in good faith and with some equality to take place.

If there is a genuine disposition on the part of the minister to seriously consider some additional time in consultation with the government House Leader to work out a timeframe in the committee and in the House—and Mr. Flis started his comments by saying that he presumed that any additional time that was given to the committee may very well in effect provide for a reduction of time in the House of Commons—it really may all end up with a total of a given number of days, but I think from the government's point of view it is better to provide for more time for debate within the committee than within the House because when you get a bill like this in the House it could occupy time.

• 0020

But I can say to you, with respect, Mr. Chairman, that on the basis of the amendments that are being accepted, the high

[Traduction]

et le leader du gouvernement à la Chambre qu'il nous faut continuer à étudier le bill article par article au-delà du 15 septembre.

Quoi qu'il en soit, si c'est impossible, les députés gouvernementaux pourront toujours présenter de nouveau cette même motion pour nous obliger à faire rapport à la Chambre le 15 septembre, ce qui revient à interrompre l'étude article par article avant cette date. Le greffier pourrait-il me dire combien de temps avant la présentation du rapport le Comité doit interrompre ses travaux afin de permettre au greffier et à son personnel de préparer le rapport? Monsieur le président, vous devriez peut-être vous renseigner auprès d'elle.

Le vice-président: Auparavant, j'ai ici un amendement qui a été adopté, mais la motion, modifiée, n'a pas fait l'objet d'un vote. Vous êtes maintenant en train de modifier l'amendement déjà adopté, puisque vous voulez faire modifier la date. En effet, dans l'amendement adopté, il est question du 15 septembre 1983, que vous voulez remplacer par le 1^{er} octobre 1983, et vous voulez permettre aux trois leaders à la Chambre de négocier une prolongation, mais vous laissez tomber les derniers mots de l'amendement. Donc, en définitive, vous proposez un amendement à l'amendement qui vient d'être adopté.

Êtes-vous prêt à passer au vote?

M. Reid (Kenora—Rainy River): Cela modifie la date limite.

Le vice-président: Oui.

M. Mazankowski: Monsieur le président, j'apprécie les efforts déployés par mon collègue, M. Reid, pour débloquer cette impasse, mais il est sur la Colline depuis assez longtemps pour savoir que, pour des négociations, il faut une ambiance de justice et d'équité, toutes les parties étant plus ou moins sur le même pied. Toutefois, comme l'a dit M. Benjamin, dans le cas présent, votre parti jouit d'un avantage puisque vous reportez simplement la date limite du 12 au 15, ce qui créerait un terrain pour le moins peu propice aux négociations de bonne foi.

Si le ministre est sérieusement disposé à laisser davantage de temps, en accord avec son leader à la Chambre, pour établir un nouveau calendrier au Comité et à la Chambre . . . M. Flis a d'ailleurs commencé par dire qu'il présumait que tout délai supplémentaire accordé au Comité signifierait une compression de l'étude à la Chambre des communes. Il se pourrait donc qu'on se retrouve avec au total le même nombre de jours, mais je crois que du point de vue du gouvernement, il vaut mieux prolonger le débat au Comité plutôt qu'à la Chambre, parce qu'un tel projet de loi accaparerait beaucoup trop celle-ci.

En toute déférence, monsieur le président, je peux vous dire qu'étant donné le très grand nombre d'amendements que nous

[Text]

percentage of amendments we have been proposing which are finding acceptance within this committee, I would think that the number of amendments we will be introducing at report stage will be at a minimum. There will be some, and they may very well be substantive, but I think I can say to you with some degree of assurance that if we have . . . I am not asking for an unfettered opportunity, but for an opportunity . . . I am prepared to extend the hours. We sat 11 hours yesterday. We have gone about 12 hours today and we are still prepared to do that because we are now getting into the real core of the bill, essentially the rate-making structure, and many of our amendments have been formulated on the basis of previous amendments which are consequential. We are not anticipating that all our amendments are going to be accepted, but I think we are perhaps somewhat surprised that the number of amendments we have proposed have gained acceptance and have met with the concurrence of the committee.

With that in mind, I think that should be a good indication that we cannot move those amendments when we get in to report stage. As it now stands, I would submit that there will probably be fewer than four amendments—I do not want to be held to that, but that would be my feeling . . . that we would be moving at that time. I am sure there will be some substantive amendments.

But in consultation with the parliamentary secretary on things like Section 262, I think there is a disposition on both sides of the table that for greater certainty we have to do something in terms of ensuring that Section 262 is incorporated without any question. The parliamentary secretary has shared his amendment on a proposed clause which for greater certainty would incorporate the intent and the meaning of Section 262. On the other hand, I have shared the amendment we have drafted, so there is some consensus in that regard.

We are going to get in to the all-important clauses having to do with the rate-making structure and the rate itself, and I suspect that will create a fair amount of debate. And, Mr. Chairman, when we look at Clauses 22 to 28, they are pretty routine. I do not think we have an amendment to advance there at all. It is routine, it is pretty pro forma stuff incorporated into each legislative measure. So I do not think that we can find reason to debate or prolong that because it is really pretty straightforward and really does not have a direct bearing on the bill.

Mr. Chairman, we are now at Clause 21, Performance Objectives Regulations, and I understand there may be some discussion on that. Then we move through Clauses 22 to 28 with really very little debate, perhaps a couple of questions.

We then go on to deal with Clause 29, Annual Statement of Investment Plans. We have some amendments there. The Allocation of Railway Cars, under Clause 30: because of the latitude of the chairman and the answers, the responses given by our witnesses, we have in effect really covered that and there may be some amendments. Powers of the Minister Respecting Railway Cars: I think with regard to clarification of the disposition of the Canadian Wheat Board cars, there is some needed amendment and assurance there.

We then get into the section dealing with rates, Part II.

[Translation]

avons proposés et que le Comité a adoptés, je crois que très peu de modifications seront proposées à l'étape du rapport. Il y en aura certainement quelques-uns, peut-être même certains de fond, mais je peux vous assurer que, si c'est possible, je serais prêt à siéger plus longtemps. Hier, nous avons siégé 11 heures. Nous avons déjà siégé 12 heures aujourd'hui, et nous sommes disposés à continuer puisque nous en arrivons maintenant au coeur même du projet de loi, à savoir la structure tarifaire; or, la plupart des amendements que nous avons rédigés découlent d'autres amendements. Nous ne nous attendons pas à ce que tous ceux que nous proposons soient adoptés, mais nous sommes quelque peu étonnés du nombre de nos amendements qui l'ont été.

Cela dit, vous comprendrez que ces amendements n'auront pas à être proposés à l'étape du rapport. Il se pourrait même que pas plus de quatre amendements soient alors déposés, du moins c'est mon impression. Je suis certain que nous proposerons toutefois des amendements de fond.

Les consultations avec le secrétaire parlementaire à propos, par exemple, de l'article 262 indiquent que des deux côtés de la table nous sommes disposés, afin d'assurer une plus grande clarté, à adopter l'article 262 sans opposition. Le secrétaire parlementaire nous a fait part de l'amendement qu'il entendait proposer afin que l'esprit et le sens de l'article 262 se retrouvent dans le projet de loi. En retour, j'ai communiqué l'amendement que nous avons rédigé à ce sujet et nous nous sommes entendus.

Nous allons maintenant aborder les articles essentiels concernant la structure tarifaire et les tarifs mêmes, et je crois que cela va susciter un assez long débat. Prenez, par exemple, les articles 22 à 28 du projet de loi; c'est presque de la routine. Je ne crois pas que quelqu'un ait un amendement à proposer. Il s'agit là de dispositions que l'on retrouve dans presque toutes les lois. Il sera donc inutile de prolonger le débat puisque ce sont des dispositions assez simples et factuelles, qui n'ont de toute façon pas d'effet réel sur le projet de loi.

Nous en sommes maintenant à l'article 21, règlement relatif aux objectifs de résultat, et je crois que celui-ci suscitera une discussion. Nous en terminons ensuite rapidement avec les articles 22 à 28. Peut-être y aura-t-il quelques questions.

Par la suite, nous en arriverons à l'article 29, déclaration annuelle des projets d'investissement. Là, nous proposerons des amendements. Quant à l'article 30, affectation des wagons, étant donné la latitude dont jouira le président et les réponses fournies par les témoins, nous présenterons peut-être quelques amendements. Quant aux pouvoirs du ministre relatifs aux wagons, je crois qu'il faudra absolument modifier cette partie afin qu'il soit dit bien clairement ce qui arrivera des wagons de la Commission canadienne du blé.

Par la suite, nous arrivons à la Partie II, qui traite des taux.

[Texte]

• 0025

That really is the area where there will be, naturally, a fair amount of debate. That is really the clause that we are going to have a fairly substantive debate on. But I suspect that is an area where there will not be agreement. Of course, that is an issue that can very well be debated at report stage, because it is a principle that goes to the very heart of this bill. That probably is the better place.

We then move on to the review. We then get into the clauses where we are dealing with government amendments that we really cannot deal with, because they are out of order. They will have to be dealt with in the House. So we are really looking at a clause on rates; and I say to you, Mr. Chairman, that if it is considered advisable from the standpoint of the committee to spend an additional day on rates in the committee, it may very well shorten the length of the debate in the House.

Mr. Chairman, I do not know how much more I can offer the members on that side in trying to convey a measure of goodwill in dealing with this thing. We are going to take another crack at trying to resolve the issue of the BCR, and we have an amendment there in that regard. But these are all fairly substantive. For example, if the BCR amendment is not accepted in the committee, it would probably be an issue that we would want to debate in the House of Commons.

What I am saying is that we have had a number of amendments that have already been accepted; 28 out of 40. Those are 28 amendments that will not be moved in the House for further debate. Out of 43 amendments that this party has proposed, 28 have been accepted. So we have not been engaged in frivolous flimflam and meaningless debate and meaningless rhetoric. We have been advancing here with due care and deliberation, and that is the way the bill should be proceeded with. So if 28 of our amendments were found acceptable by the majority of this committee, it certainly means we have been doing something right insofar as the wisdom of this committee is concerned.

I simply plead with you not to tie the hands of the House Leaders, but to show some goodwill and to show some courtesy in reciprocating with a bit of goodwill for what we consider to be progress that has been made, not in the interest of attempting to score political points, but with the sincerest and most genuine attempt to try to deal with the bill in an effective way and to deal with it in such a way that it would be a better bill to serve Canada and Canadians for many years to come. We are dealing with a structure and with institutions that have been established and enshrined in law for some 86 years. Lord knows when this thing will be dealt with again. So please, do not put us into a strait-jacket that will tempt us to consider the balance of this bill in a roughshod manner and in a manner that is not consistent with the manner in which we have proceeded heretofore, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Benjamin.

[Traduction]

Voilà le domaine où il y aura, naturellement, un grand débat. Voilà l'article qui nous retiendra assez longtemps. Mais je crois aussi que c'est un domaine où l'on ne s'entendra pas. Évidemment, c'est une question dont on peut très bien débattre à l'étape du rapport, car il s'agit d'un principe sur lequel repose l'essentiel du projet de loi. C'est probablement là la meilleure tribune.

Ensuite, nous passons à la révision. Ensuite nous en arrivons aux articles où il y a des amendements du gouvernement qui sont irrecevables et dont nous ne pourrions évidemment traiter. Nous en traiterons à la Chambre. Nous en arrivons donc à l'article sur les tarifs; et je vous dis, monsieur le président, que si l'on trouve qu'il vaudrait mieux passer une journée supplémentaire à discuter des tarifs au Comité, cela pourrait fort bien raccourcir le débat à la Chambre.

Monsieur le président, je ne sais pas quelle nouvelle concession je peux offrir aux députés pour manifester notre bonne volonté dans cette affaire. Nous allons encore essayer de résoudre cette question de la *British Columbia Railways*, nous avons même un amendement à cet égard. Mais ce sont là des modifications très importantes. Par exemple, si l'amendement concernant la *British Columbia Railways* n'est pas accepté au Comité, ce sera peut-être une question dont nous voudrions débattre en Chambre des communes.

Autrement dit, bon nombre d'amendements ont déjà été acceptés: 28 sur 40. Ce sont 28 amendements qui ne seront donc pas proposés à la Chambre pour débat. Des 43 amendements que notre parti a proposés, 28 ont été acceptés. Donc, il ne s'agit pas là de modifications frivoles visant à prolonger inutilement le débat ou à faire de la rhétorique. Nous avançons prudemment et avec sagesse, et c'est ainsi qu'il faut adopter un projet de loi. Si 28 de nos amendements sont acceptables par la majorité du Comité, voilà qui signifie certainement que nous avons fait croire le Comité en sagesse.

Je vous prie tout simplement de ne pas lier les mains des leaders en Chambre, mais de faire preuve d'un peu de bonne volonté et de courtoisie en nous accordant la réciprocité pour les progrès qui nous semblent avoir été réalisés, pas pour compter des points politiques, mais pour essayer en toute sincérité et honnêteté d'étudier le projet de loi efficacement et de l'améliorer pour le bénéfice du Canada et des Canadiens dans les années à venir. Après tout, nous touchons à une structure et à des institutions qui existent depuis longtemps et que la loi reconnaît depuis 86 ans déjà. Dieu seul sait quand nous reviendrons sur ce sujet. Donc, ne nous emprisonnez pas dans une camisole de force, ne nous forcez pas à étudier le reste du projet de loi de façon à la vâ-vite contrairement à ce que nous avons fait jusqu'ici, monsieur le président.

Le président: Monsieur Benjamin.

[Text]

• 0030

Mr. Benjamin: I suppose we could sit here all night and every day for the rest of the calendar year by way of amendments and you would not have solved something I still believe to be very easily solvable without impinging upon any of the prerogatives of the government, without tying the government's hands, without imposing any dates of our own, or without attempting to force dates of our own upon government members.

In line with what Mr. Mazankowski was saying, on behalf of our party, I have moved some 26 amendments, and I am surprised that 6 or 7 of them were accepted, which is most unusual.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, on a point of order, I think in the interests of spreading some goodwill around, we would have to compliment Mr. Benjamin for helping out on some other amendments that were advanced. While his policies are a little warped, he has a little bit of expertise in drafting amendments, and we want to thank him for that.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, as I said earlier in discussion, I am not here to facilitate passage of the bill, but I am willing to facilitate dealing with it in the committee. Of course, since a number of my amendments were accepted, that is that many fewer I would be inclined to move at report stage.

I have a total of 62 amendments. Thirty have been provided to the clerk, and we will provide at least 10 more tomorrow so people can see them in advance; and the amendments I do not get to move in committee, you can darn well bet are going to get moved at report stage. I am not intimating for one moment that I expect most or all of my amendments to be adopted; but on behalf of my party, I am entitled to present our amendments as to how we think legislation of this kind should be drafted.

Mr. Chairman, if the government members would be good enough to just leave out that September 15 date and let our House Leaders freely negotiate without any preconditions, unfettered . . . Anyone who has ever been involved in negotiations, whether it is union-management or negotiations between companies, or anything such as that, you never lay down preconditions, you negotiate if you genuinely desire to have amicable agreement reached in the negotiations. Of course, if you do not desire an agreement among our House Leaders, obviously that is why this September 15 date is in this motion.

I really do not think my colleagues on the government side want to even appear as though they do not want a negotiated settlement among our House Leaders, but that is what the wording of their motion implies. It forces us to conclude that they do not want the House Leaders to agree on whatever additional days we will meet.

We cannot, in this committee, negotiate or discuss how long debate will be at report stage or third reading, that is entirely

[Translation]

M. Benjamin: Je crois bien que nous pourrions rester ici toute la nuit et tous les jours jusqu'à la fin de l'année pour présenter des amendements, et vous n'auriez toujours pas résolu un problème qui me semble fort facile à résoudre sans déranger en rien les prerogatives du gouvernement, sans lier les mains du gouvernement, sans nous imposer nous-mêmes de dates ou sans essayer d'en imposer aux députés du côté ministériel.

Pour poursuivre dans la même ligne que M. Mazankowski, au nom de notre parti, j'ai proposé quelque 26 amendements et je suis surpris de voir qu'on en ait accepté 6 ou 7, ce qui est tout à fait inhabituel.

M. Mazankowski: Monsieur le président, un rappel au Règlement, tout simplement pour montrer notre bonne volonté, il nous faut complimenter M. Benjamin qui nous a aidés à propos de quelques autres amendements. Même si ses idées politiques sont quelque peu erronées, il est quelque peu expert en rédaction d'amendements, et nous voulons l'en remercier.

M. Benjamin: Monsieur le président, comme je l'ai dit plus tôt dans la discussion, je ne suis pas ici pour rendre plus facile l'adoption du projet de loi, mais je suis prêt à faciliter son étude en comité. Evidemment, puisqu'un certain nombre de mes amendements ont été adoptés, cela en fait autant de moins que je serai de tenter de proposer à l'étape du rapport.

J'ai un total de 62 amendements. Trente ont été fournis au greffier et nous en fournirons au moins dix demain pour que les gens puissent en être saisis d'avance; les amendements que je ne pourrai pas proposer en comité, vous pouvez en être sûrs, seront proposés à l'étape du rapport. N'allez pas croire que je m'attende à ce que la plupart d'entre eux, sinon tous, soient adoptés; cependant, au nom de mon parti, j'ai le droit de présenter nos amendements pour que tous sachent quels devraient être la forme et le fond d'un pareil projet de loi.

Monsieur le président, si les députés ministériels avaient l'amabilité de ne plus parler de cette date du 15 septembre et de laisser nos leaders à la Chambre négocier librement, sans condition préalable, sans obstacles tous ceux qui ont été mêlés à des négociations, qu'il s'agisse de négociations entre employeur et employés ou entre des compagnies, quelque chose du genre, tous, dis-je, savent qu'on ne pose jamais de condition préalable et qu'on négocie si l'on désire vraiment en arriver à un accord amical à la suite de négociations. Evidemment, si vous ne désirez pas que nos leaders à la Chambre en viennent à un accord amical, on voit bien pourquoi vous avez inséré cette date du 15 septembre dans la motion.

Je ne crois pas vraiment que mes collègues du côté ministériel veulent ne serait-ce que les soupçonner de refuser un accord négocié entre nos leaders en chambre, mais c'est tout de même ce que le texte de leur motion laisse supposer. Cela nous oblige à conclure qu'ils ne désirent pas que les leaders en chambre tombent d'accord sur le nombre de jours additionnels qu'il nous faudra nous rencontrer.

En comité, nous ne pouvons pas négocier la longueur de l'étape du rapport ou de la troisième lecture, cela revient

[*Texte*]

up to the House of Commons. That is entirely up to the House of Commons. But, surely, getting all these clauses dealt with in this committee may well—in fact, will—reduce the number of amendments that otherwise would be moved at report stage, and surely that is in the interests of the government, too.

• 0035

Mr. Chairman, I hope the government will accept the amendment because in no way does the amendment of Mr. McKnight nail down a deadline of October 1. That was not his intent. It will be up to the House Leaders to negotiate a date somewhere between September 12 and October 1. That is all that means. Whatever they come up with this committee is stuck with, and leave it at that.

Thank you, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Mr. McKnight, I want to ask you to withdraw your amendment. It is really a subamendment to an amendment and what we want you to do officially is that the amendment that had been passed be amended by deleting the date of September 15 and inserting October 1 instead.

Mr. McKnight: I would agree to that, but I think Mr. Reid has something to contribute to the debate and I...

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): I think if we could dispose of Mr. McKnight's motion I would have another motion that might meet the requirements of the hour.

Mr. McKnight: Mr. Chairman, with the consent of the committee, and in the faith I have in the goodwill of my colleagues on the other side, I would withdraw my amendment with the unanimous consent of the committee.

The Vice-Chairman: Do we have unanimous consent to withdraw Mr. McKnight's motion?

Some hon. Members: Agreed.

The Vice-Chairman: Okay.

Now we have on the table an amendment we approved, but we have not voted on the motion by Mr. Flis as amended.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): I would like to move a subamendment to the motion as amended of Mr. Flis which would delete the words in the third and fourth lines starting with "from" and ending with "September 15, 1983" so that the motion in effect would read:

Notwithstanding the resolution adopted on Tuesday, June 28, 1983, the deadline for the submission of its report to the House be extended in order to allow the three House Leaders the opportunity to negotiate an extension of the above deadline, if necessary.

I want to say there are three things that have convinced us to change our minds. I think first and foremost was the general approval on the other side of the suggestion that the committee has been moved by faith up until now and it should continue to

[*Traduction*]

entièrement à la Chambre des communes, qui a toute latitude pour en décider. Cependant, si le Comité peut étudier tous les articles du projet de loi, il ne fait aucun doute que le nombre des modifications qui autrement seront présentées, s'en trouvera diminué à l'étape du rapport, et je suis sûr que cela aussi sert éminemment les intérêts du gouvernement.

Monsieur le président, j'espère que le gouvernement acceptera l'amendement parce que cette modification proposée par M. McKnight n'oblige en rien à la date du 1^{er} octobre. Ce n'était pas là son intention. Il reviendra aux leaders à la Chambre de négocier une date d'échéance qui se situera quelque part entre le 12 septembre et le 1^{er} octobre. Voilà quelle sera sa seule conséquence. Cette date sera alors imposée à notre comité, quoi qu'on puisse en penser, et nous devons nous y tenir.

Merci, monsieur le président.

Le vice-président: Monsieur McKnight, j'aimerais vous demander de retirer votre proposition. En vérité, il s'agit d'un sous-amendement à un amendement et ce que nous voudrions que vous fassiez officiellement, c'est que l'amendement qui a été adopté soit modifié par la suppression de la date du 15 septembre et soit remplacement par la date du 1^{er} octobre.

M. McKnight: Je serais d'accord, mais je crois que M. Reid a aussi quelque chose à dire et je...

M. Reid (Kenora—Rainy River): Si nous pouvons disposer de la motion de M. McKnight, j'aimerais proposer une autre motion qui serait peut-être la bienvenue, vu l'heure tardive.

M. McKnight: Monsieur le président, pour montrer que je crois à la bonne volonté de mes collègues de l'autre côté, j'aimerais retirer mon amendement avec l'assentiment unanime du Comité.

Le vice-président: Avons-nous le consentement unanime du Comité pour retirer la motion de M. McKnight.

Des voix: D'accord.

Le vice-président: C'est fait.

Nous avons maintenant devant nous sur la table un amendement que nous avons approuvé, mais nous n'avons pas mis aux voix la motion de M. Flis telle qu'amendée.

M. Reid (Kenora—Rainy River): J'aimerais proposer à la motion modifiée de M. Flis un sous-amendement par lequel on supprimerait les mots aux troisième et quatrième lignes qui commencent «à partir de» et qui se terminent «le 15 septembre 1983» ce qui signifie que la motion se lirait alors ainsi:

Que, nonobstant la résolution adoptée le mardi 28 juin 1983, la date d'échéance pour faire rapport à la Chambre soit prolongée afin de permettre aux trois leaders en Chambre le temps nécessaire pour négocier une prolongation du dit délai, si c'est nécessaire.

J'aimerais dire que trois choses nous ont convaincus que nous devrions changer d'avis. Tout d'abord, et le plus important, c'est l'approbation générale de l'autre côté lorsqu'on a souligné que le Comité a été jusqu'ici mu par la bonne volonté

[Text]

be moved by faith. I want to tell you I am going to be heavily dependent upon that faith because we are doing this in direct contravention of orders from our House Leader and from the minister. So let me tell you we are delivering ourselves into your hands. We do that on the basis, quite frankly, of the statements by Mr. Mazankowski and Mr. Benjamin that in fact there has been a great deal of goodwill on the committee and that it will continue to be that way. The problem is that neither of us can ascertain what our House Leaders will do in the future, but I think on the basis of that and the outline Mr. Mazankowski gave us of the amendments and what not we felt that we would be prepared to take that chance. I want to point out we are not doing this niggardly; we are going all the way in order to meet that requirement.

The second thing is that we recognize on this side the dilemma we are all in. There is a desire, I think, on all sides of the House for a new session. This is one of those pieces of legislation that absolutely has to go through before we can have a new session, and I think the more we can debate in committee and decide in committee, the speedier it will be in the House of Commons and saving to the House Leaders in that sense.

The last point is—Mr. Mazankowski and Mr. Benjamin are quite right—a lot of amendments have been changed. The view we have over here is that the amendments have strengthened the bill. I think those amendments that have been accepted have come out of the hearings that we held, which were very valuable in the west as well as in the east, and I think they indicated that opinion had moved somewhat from the time of the Gilson report and when this bill was put together. So we have taken the attitude that we want to make this bill the best we possibly can and therefore we are not hesitating to accept amendments that strengthen the bill, and of course there are divisions in terms of which amendments should be accepted. I think we have passed a number of very substantive amendments that have changed the character of the bill, so far, quite substantially and we probably will pass some more.

• 0040

I think, on those three grounds, we are prepared to move that motion. As I say, we are putting ourselves, in terms of the way our colleagues see us, very much in your hands, but we do want to continue the good working relationship and we do want to make sure that we get a bill that goes into the House with as much agreement as possible and where the differences are as cleanly delineated as possible too, so that we can have a decent, sharp debate in the House. Mr. Chairman, I would formally move the subamendment that I moved.

The Vice-Chairman: Is it agreed?

Subamendment agreed to.

Mr. Benjamin: I must say that I appreciate Mr. Reid's amendment to the motion as amended. I do not accept all of

[Translation]

et que cela devrait continuer. J'aimerais vous dire que nous comptons énormément sur cette bonne volonté, car nous faisons ce qui suit en contravention directe des ordres reçus de notre leader à la Chambre et du ministre. Permettez-moi de vous dire que nous nous livrons à vous pieds et poings liés. Nous le faisons, bien franchement, à cause des déclarations faites par M. Mazankowski et M. Benjamin, qui nous ont dit qu'il y a eu énormément de bonne volonté manifestée au sein du Comité et que les choses se poursuivront ainsi. Notre problème, évidemment, c'est qu'aucun d'entre nous ne peut être sûr de ce que feront nos leaders à la Chambre plus tard, mais nous fondant sur cela et aussi sur l'ébauche des amendements que nous a donnés M. Mazankowski et sur tout le reste, nous sommes prêts à courir ce risque. J'aimerais souligner que nous ne ménagons pas nos efforts: Nous faisons tout ce qu'il faut pour répondre à cette exigence.

Deuxièmement, de ce côté-ci de la table, nous reconnaissons tous le dilemme où nous nous trouvons. Je crois bien que de tous les côtés de la Chambre, on veut une nouvelle session. Or c'est un des projets de loi qu'il nous faut absolument adopter avant d'avoir une nouvelle session, et je crois que plus nous pourrions en débattre en comité, plus nous pourrions décider en comité, plus vite cela ira en Chambre des communes, et les leaders en Chambre s'en trouveront mieux ainsi.

Troisièmement, et en dernier lieu, MM. Mazankowski et Benjamin ont tout à fait raison: Beaucoup de modifications ont été changées. De l'avis du parti ministériel, les amendements ont amélioré le projet de loi. Je crois que les amendements adoptés sont le fruit des très utiles séances que nous avons eues aussi bien dans l'Ouest que dans l'Est, et à mon avis l'opinion a changé quelque peu depuis la publication du rapport Gilson et le dépôt du présent projet de loi. Nous voulons qu'il soit le meilleur possible et nous n'hésiterons pas à accepter des modifications qui l'améliorent, telle est notre attitude, quoi qu'il existe certainement des divergences de vue, à savoir quelles modifications devraient être acceptées ou non. Je crois que nous avons adopté un nombre substantiel d'amendements qui ont modifié la nature du projet de loi, jusqu'ici, de façon assez fondamentale; nous en adopterons probablement d'autres.

Pour ces trois raisons, donc, je crois que nous sommes prêts à adopter cette motion. Comme je l'ai dit, nous nous livrons, aux yeux de nos collègues, en tout cas, nous nous livrons, dis-je, à vous pieds et poings liés, mais nous voulons que se prolongent les bonnes relations qui existent entre nous et nous voulons être sûrs d'envoyer à la Chambre un projet de loi sur lequel le plus grand accord s'établisse, au sujet duquel les divergences soient très nettes pour que le débat à la Chambre porte sur des points clairs et précis. Monsieur le président, j'aimerais proposer officiellement le sous-amendement que j'ai présenté.

Le vice-président: C'est d'accord?

Le sous-amendement est adopté.

M. Benjamin: Je dois dire que j'apprécie beaucoup l'amendement de M. Reid à la motion telle que modifiée. Je n'accepte

[Texte]

his reasonings, because I do not accept that he and his colleagues are placing themselves in the hands of the members on this side of the table. The government and the government members in this committee, or any other, can take whatever steps they wish at any time in a session of the committee, but I accept in good faith what he has said in terms of our House Leaders' being able to negotiate some reasonable number more of days in which to complete dealing with the whole bill. I want to say quite frankly and openly to Mr. Reid and others that, with what is left to be dealt with in the bill, we all know that two more days of five sessions will not be sufficient. We all know that. If by Tuesday night we have half of the clauses done, fine, then that would be moving quickly. We will take this to our House Leader and ask him to negotiate as well as he can on our behalf for a reasonable number more of days for the committee to complete dealing with this bill.

The Vice-Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: I just want to thank Mr. Reid for the gesture of goodwill and faith that he has again, I think, restored in this committee. I will certainly, for our part, try to fulfil the spirit and thrust of what I said earlier. I hope that we will be able to live up to those expectations that Mr. Reid presented—not as a condition, but as a reminder of the sort of hook that he and some of his colleagues have put themselves on. We appreciate that and recognize the difficulties, and we will certainly try to fulfil it in a spirit of co-operation and in the best interests of dealing with the bill in a proper manner.

The Vice-Chairman: Thank you.

The amendment proposed by Mr. Reid is that we delete after the word "extended" the dates "from September 12, 1983 to September 15, 1983", and add the word "previous" instead of the word "above". We are changing "above" to "previous" deadline.

Is everyone in favour of that amendment?

Amendment agreed to.

Motion as amended agreed to.

The Vice-Chairman: The meeting is now adjourned until Monday at 3.30 p.m..

[Traduction]

pas toutes ses raisons parce que je ne crois pas qu'en vérité lui-même et ses collègues se livrent à l'opposition pieds et poings liés. Le gouvernement et les députés du parti ministériel qui font partie de notre comité ou de tout autre comité peuvent prendre toutes les mesures voulues n'importe quand pendant une séance du Comité, mais j'accepte en toute bonne foi ce qu'il a dit concernant nos leaders en Chambre, qui pourront négocier un délai raisonnable pour nous permettre de terminer l'étude du projet de loi tout entier. Je tiens à dire très franchement et très ouvertement à M. Reid et aux autres, qu'étant donné ce qu'il nous reste à traiter de ce projet de loi, nous savons tous fort bien que deux jours de cinq séances chacun ne suffiront pas. Nous le savons tous. Si, mardi soir, nous avons adopté la moitié des articles, parfait, cela signifiera que nous aurons avancé très vite. Nous en saisirons alors notre leader en Chambre et lui demanderons de négocier du mieux qu'il le pourra une prolongation raisonnable pour permettre au comité d'en terminer.

Le vice-président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Je veux tout simplement remercier M. Reid pour ce geste, qui a, je crois, rétabli la bonne volonté au sein de notre comité. Pour ma part, moi et mes collègues, nous efforcerons de respecter l'essentiel de ce que j'ai dit plus tôt. J'espère que nous serons à la hauteur de ce que M. Reid attend de nous, non pas comme une condition qu'il nous aurait imposée, mais tout simplement comme un rappel des difficultés auxquelles lui et ses collègues se sont exposés. Nous les apprécions et les connaissons et nous essayerons certainement de répondre à ses attentes dans un esprit de collaboration et dans l'intérêt de tous pour adopter ce projet de loi.

Le vice-président: Merci.

L'amendement proposé par M. Reid porte que nous supprimions après le mot «prolonger» les dates «du 12 septembre 1983 au 15 septembre 1983» pour ajouter le mot «antérieur» au lieu du mot «ci-dessus». Nous parlons de la date «antérieure» au lieu de la date «ci-dessus».

Tous sont-ils en faveur de cette modification?

L'amendement est adopté.

La motion telle que modifiée est adoptée.

Le vice-président: La séance est maintenant levée jusqu'à lundi, 15h30.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

At 7:30 p.m.:

From the Ministry of State for Economic Development:

Mr. Arthur Kroeger, Secretary.

From the Department of Transport:

Mr. Denis Lefebvre, General Counsel.

From the Grain Transportation Authority (Winnipeg):

Mr. J.E. McCannel, Acting Grain Transportation Co-ordinator.

A 19h30:

Du département d'État au Développement économique:

M. Arthur Kroeger, secrétaire.

Du ministère des Transports:

M. Denis Lefebvre, avocat-conseil général.

De l'Administration du transport des céréales (Winnipeg):

M. J.E. McCannel, co-ordonnateur suppléant du transport des céréales.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 130

Monday, September 12, 1983

Chairman: Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 130

Le lundi 12 septembre 1983

Président: Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

Transport

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transports

RESPECTING:

Bill C-155, An Act to facilitate the transportation,
shipping and handling of western grain and to amend
certain Acts in consequence thereof

CONCERNANT:

Projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport,
l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et
modifiant certaines lois en conséquence

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the

Thirty-second Parliament, 1980-81-82-83

Première session de la

trrente-deuxième législature, 1980-1981-1982-1983

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Robert Bockstael

MEMBERS/MEMBRES

Les Benjamin
Jean-Guy Dubois
Jesse Flis
Charles Mayer
Don Mazankowski
Bill McKnight
Marcel Ostiguy
John Reid

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Maurice A. Dionne

Vice-président: Robert Bockstael

ALTERNATES/SUBSTITUTS

Vic Althouse
Rolland Dion
Gaston Gourde
Bert Hargrave
Bernard Loïselle
Jack Murta
Doug Neil
Alain Tardif
Claude Tessier
Charles Turner

(Quorum 6)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

MINUTES OF PROCEEDINGS

MONDAY, SEPTEMBER 12, 1983
(196)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 3:42 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Bockstael, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Dubois, Flis, Mayer, Mazankowski, McKnight and Reid (*Kenora—Rainy River*).

Alternates present: Messrs. Althouse, Gourde (*Lévis*), Hargrave, Murta, Neil, Tessier and Turner.

Other Member present: Mr. Gustafson.

In attendance: Mr. Keith Thompson, Senior Counsel, Canadian Transport Commission and Mr. John Christopher, Research Officer, Library of Parliament.

Witnesses: From the Ministry of State for Economic Development: Mr. Arthur Kroeger, Secretary. *From the Department of Transport:* Mr. Denis Lefebvre, General Counsel.

The Committee resumed consideration of Bill C-155, An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof.

On Clause 20

Mr. Mazankowski moved,—That Clause 20 amended by deleting all the words after “mittee” in line 3, on page 10, and substituting the following therefor:

“, and the Administrator will refer to the Minister for decision of such matters on which the Committee does not concur with policy or operational changes proposed by the Administrator, and the decision of the Minister with respect to those changes will be communicated to the Committee.”

After debate thereon, by unanimous consent, Mr. Mazankowski withdrew his amendment.

Mr. Mazankowski moved,—That Clause 20 be amended by deleting lines 45 to 47, on page 9, and lines 1 to 5, on page 10, and substituting the following therefor:

“(2) The Administrator shall not implement a policy on operational change referred to in (1) with which the Committee has not concurred without the approval of the Minister and the Administrator shall report any such change to the Committee.”

The question being put on the said proposed amendment, it was agreed to.

And the question being put on Clause 20, as amended, it was carried.

On Clause 21

PROCÈS-VERBAL

LE LUNDI 12 SEPTEMBRE 1983
(196)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 15h42 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) (président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Bockstael, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Dubois, Flis, Mayer, Mazankowski, McKnight et Reid (*Kenora—Rainy River*).

Substitués présents: MM. Althouse, Gourde (*Lévis*), Hargrave, Murta, Neil, Tessier et Turner.

Autre député présent: M. Gustafson.

Aussi présents: M. Keith Thompson, avocat-conseil principal, Commission canadienne des transports et M. John Christopher, attaché à la recherche, Bibliothèque du Parlement.

Témoins: Du département d'État au développement économique: M. Arthur Kroeger, secrétaire. *Du ministère des Transports:* M. Denis Lefebvre, avocat-conseil général.

Le Comité reprend l'étude du projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence.

Quant à l'article 20;

M. Mazankowski propose,—Que l'article 20 soit modifié en remplaçant tous les mots après le mot «Comité» à la ligne 1, à la page 10, par ce qui suit:

«, et l'administrateur s'en remettra à la décision du ministre pour toutes questions se rapportant à des politiques ou modifications opérationnelles proposées par l'administrateur et aux quelles le comité ne souscrit pas; la décision du ministre en ce qui concerne ces modifications sera alors communiquée au Comité.»

Après débat, du consentement unanime, M. Mazankowski retire son amendement.

M. Mazankowski propose,—Que l'article 20 soit modifié en remplaçant les lignes 38 à 40, à la page 9 et les lignes 1 et 2, à la page 10, par ce qui suit:

«(2) Si le Comité n'a pas approuvé les modifications visées au paragraphe (1) l'Administrateur ne peut les faire qu'avec l'approbation du Ministre et doit en faire part au Comité.»

Ledit amendement proposé, mis aux voix, est adopté.

L'article 20 modifié, mis aux voix, est adopté.

Quant à l'article 21;

Mr. Mazankowski moved,—That Clause 21 be amended by adding after the word “tonnage,” in line 13, the following thereto:

“and on any basis found to be reasonable”

After debate thereon, the question being put on the said proposed amendment, it was agreed to.

Mr. Benjamin moved,—That Clause 21 be amended by striking out lines 16 and 17, on page 10, and substituting the following therefor:

“during the period by railway companies; and”

After debate thereon, the question being put on the said proposed amendment, it was negatived on the following division:

YEAS

Messrs.

Benjamin—1

NAYS

Messrs.

Bockstael

Flis

Mazankowski

McKnight

Neil

Reid (*Kenora—Rainy River*)

Tardif

Tessier—8

Mr. Benjamin moved,—That Clause 21 be amended by striking out lines 18 to 24, on page 10, and substituting the following therefor:

“(b) implement a scheme that provides for sanctions to be applied to railway companies that do not meet the performance objectives referred to in paragraph (a).”

After debate thereon, the question being put on the said proposed amendment, it was negatived on the following division:

YEAS

Messrs.

Benjamin—1

NAYS

Messrs.

Bockstael

Flis

Mazankowski

Neil

Reid (*Kenora—Rainy River*)

Tardif

Tessier—7

Mr. Benjamin moved,—That Clause 21 be amended by (a) adding after the word “companies” in line 22, on page 10, the following thereto:

“and the Canadian Wheat Board”

(b) adding after the word “participants” in line 26, on page 10, the following thereto:

“other than the Canadian Wheat Board”

M. Mazankowski propose,—Que l'article 21 soit modifié en ajoutant après le mot «tonnes» à la ligne 8, ce qui suit:

«et en se basant sur un objectif jugé raisonnable».

Après débat, ledit amendement proposé, mis aux voix, est adopté.

M. Benjamin propose,—Que l'article 21 soit modifié en remplaçant les lignes 9 à 12, à la page 10, par ce qui suit:

«atteindre sur une période donnée, en ce qui concerne le transport, l'expédition et la manutention du grain, par les compagnies de chemins de fer; et»

Après débat, ledit amendement proposé, mis aux voix, est rejeté de la façon suivante:

POUR

Messieurs

Benjamin—1

CONTRE

Messieurs

Bockstael

Flis

Mazankowski

McKnight

Neil

Reid (*Kenora—Rainy River*)

Tardif

Tessier—8

M. Benjamin propose,—Que l'article 21 soit modifié en remplaçant les lignes 13 à 19, à la page 10, par ce qui suit:

«(b) mettre en oeuvre un système prévoyant pour des sanctions devant être appliquées aux compagnies de chemins de fer qui n'atteignent pas les objectifs de résultats visés à l'alinéa a).»

Après débat, ledit amendement proposé, mis aux voix, est rejeté de la façon suivante:

POUR

Messieurs

Benjamin—1

CONTRE

Messieurs

Bockstael

Flis

Mazankowski

Neil

Reid (*Kenora—Rainy River*)

Tardif

Tessier—7

M. Benjamin propose,—Que l'article 21 soit modifié (a) par l'adjonction après le mot «compagnies» à la ligne 17, à la page 10, ce qui suit:

«et la Commission canadienne du blé»

(b) par l'adjonction après le mot «cipants» à la ligne 21, à la page 10, ce qui suit:

«autres que la Commission canadienne du blé»

After debate thereon, the question being put on the said proposed amendment, it was negatived on the following division:

YEAS

Messrs.

Benjamin McKnight
Mazankowski Neil—4

NAYS

Messrs.

Bockstael Tardif
Flis Tessier—5
Reid (*Kenora—Rainy River*)

Mr. McKnight moved,—That Clause 21 be amended by deleting lines 25 to 28, on page 10, and substituting the following therefor:

“(ii) sanctions to be applied to system participants or any classes thereof, other than the railways, that do not meet the performance objectives referred to in paragraph (a), shall be non-pecuniary.”

After debate thereon, by unanimous consent, Mr. McKnight withdrew his amendment.

Mr. McKnight moved,—That Clause 21 be amended by deleting lines 29 to 40, on page 10, and substituting the following therefor:

“(2) The sanctions referred to in subparagraph (1)(b)(ii) shall

(a) in respect of a system participant, other than a railway company, be non pecuniary; and

(b) in respect of a railway company, consist of a reduction in the government payment to the railway company under Part III, as prescribed by regulations made by the Governor in Council, not exceeding an amount that, in the opinion of the commission, is equal to 40% of the contribution toward the constant costs of the railway company within the meaning of paragraph (b) of the definition “estimated eligible costs” in subsection 34(1).”

Mr. Benjamin moved an amendment to the amendment by striking out the words “be non-pecuniary” and substituting the following therefor:

“be limited to an assessment against storage, elevation and handling charges”

After debate thereon, the question being put on the said proposed amendment to the amendment, it was negatived on the following division:

YEAS

Messrs.

—0

NAYS

Messrs.

Bockstael McKnight
Flis Reid (*Kenora—Rainy River*)
Mayer Tardif

Après débat, ledit amendement proposé, mis aux voix, est rejeté de la façon suivante:

POUR

Messieurs

Benjamin McKnight
Mazankowski Neil—4

CONTRE

Messieurs

Bockstael Tardif
Flis Tessier—5
Reid (*Kenora—Rainy River*)

M. McKnight propose,—Que l'article 21 soit modifié en remplaçant les lignes 20 à 22, à la page 10, par ce qui suit:

«(ii) l'application de sanctions aux participants ou à quelque catégorie d'entre eux, autres que les chemins de fer, qui n'atteignent pas ces objectifs».

Après débat, du consentement unanime, M. McKnight retire son amendement.

M. McKnight propose,—Que l'article 21 soit modifié en remplaçant les lignes 23 à 33, à la page 10, par ce qui suit:

«(2) Les sanctions visées au sous-alinéa (1)b)(ii) ne sont pas pécuniaires

a) à l'endroit d'un participant autre qu'une compagnie de chemins de fer; et

b) à l'endroit d'une compagnie de chemins de fer consistant en des réductions, fixées par règlement du gouverneur en conseil, sur les versements que lui fait l'État en vertu de la Partie III, lesquelles réductions ne dépassent pas un montant qui, de l'avis de la Commission, est égal à 40 p. 100 de la contribution applicable aux frais fixes de la compagnie, au sens de l'alinéa b) de la définition de «coûts admissibles estimatifs», au paragraphe 34(1).»

M. Benjamin propose un sous-amendement visant à remplacer les mots «ne sont pas pécuniaires» par ce qui suit:

«sont restreintes à une évaluation des frais d'entreposage, d'élévation et de manutention»

Après débat, ledit amendement proposé, mis aux voix, est rejeté de la façon suivante:

POUR

Messieurs

—0

CONTRE

Messieurs

Bockstael McKnight
Flis Reid (*Kenora—Rainy River*)
Mayer Tardif

Mazankowski

Tessier—8

The question being put on the said proposed amendment, it was, by a show of hands, negatived: Yeas: 4; Nays: 5.

Mr. Mazankowski moved,—That Clause 21 be amended by deleting lines 36 to 40, on page 10, and substituting the following therefor:

“the commission, is equal to 20% of the volume-related variable costs of the railway company as defined in Section 34(1) of this Act.”

And debate arising thereon.

During the course of the meeting, Mr. Thompson, Committee Adviser, and the witnesses, answered questions.

At 6:10 o'clock p.m., the Committee adjourned until 7:30 o'clock p.m. this day.

Mazankowski

Tessier—8

Ledit amendement proposé, mis aux voix, est rejeté par un vote à main levée par 5 voix contre 4.

M. Mazankowski propose,—Que l'article 21 soit modifié en remplaçant les lignes 29 à 33, à la page 10, par ce qui suit:

«tant qui, de l'avis de la Commission, est égal à 20 p. 100 des coûts variables par rapport au volume de la compagnie de chemins de fer tels que définis à l'article 34(1) de la présente loi.»

Le débat s'engage par la suite.

Au cours de la séance, M. Thompson, conseiller du Comité, et les témoins répondent aux questions.

A 18h10, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 19h30.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Monday, September 12, 1983

• 1544

The Chairman: Subsequent to the passage of our deadline, we are resuming consideration of Bill C-155, An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof. We are on Clause 20.

On Clause 20—*Referral to Committee of proposed changes.*

The Chairman: Before we continue our consideration of Clause 20, as members know, I was not here on Thursday evening and the committee made a decision in my absence, which, of course, I accept and upon which I will not reflect, as I have asked other members not to do with decisions of this committee. I simply want ask members if in the same spirit in which an agreement to continue discussion of this bill was achieved—and I would say that for the proper study of the bill the continuation of the discussion is necessary—we could we could deal with amendments, not as fast as possible but as expeditiously as possible.

• 1545

I would also urge members, if they have amendments that are not significant to the meaning or the administration of the bill, to give consideration to culling some they do not feel very strongly about so that we might stick with the amendments of more moment and more serious consequence to the bill.

By way of a brief summary, I might just remind members what we have accomplished so far: by unanimous consent, of course, Clause 2 as amended was allowed to stand; Clauses 3, 4, 5, 6, amended and carried; Clause 7, carried; Clauses 8, 9, 10 amended and carried; Clause 11, carried; Clauses 12 and 13, amended and carried; Clause 14, carried; Clause 15, amended and carried; Clause 16, carried; and Clauses 17, 18, 19, amended and carried. To date, the committee has passed 32 amendments to the bill. This afternoon we will continue our study of Clause 20 and maybe move on to Clauses 21, 22, 23 and so on.

With that, I advise members that we are resuming our consideration of Clause 20. Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I have an amendment to move with respect to Clause 20.(2), but before I do, I wonder if I might just ask the witnesses a couple of questions.

The subclause states:

(2) The Administrator may implement any policy or operational change referred to in subsection (1) at any time after the expiration of thirty days from the day the Administrator refers the matter to the Committee,

namely the Senior Grain Transportation Committee,

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le lundi 12 septembre 1983

Le président: Suite à la prolongation de nos travaux, nous reprenons l'étude du projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence. Nous en sommes à l'article 20.

Article 20—*Renvoi au Comité des projets de modification.*

Le président: Avant de poursuivre l'étude de l'article 20, je vous rappelle que j'étais absent jeudi soir et qu'en mon absence, le Comité a pris une décision. J'accepte bien sûr cette décision et je ne ferai pas de réflexion là-dessus, tout comme j'ai demandé aux autres membres du Comité de ne pas faire de réflexion au sujet des décisions prises par celui-ci. Je voudrais demander aux membres du comité si nous pourrions, dans l'esprit où nous avons décidé de prolonger l'étude du bill, et je crois que c'est nécessaire pour assurer que l'étude du bill soit faite correctement, adopter les amendements non pas aussi rapidement que possible, mais aussi expéditivement que possible.

Je demande d'ailleurs aux députés de ne pas présenter des amendements auxquels ils ne tiennent pas et qui ne touchent ni le fond ni l'application du projet du loi, pour que nous puissions nous limiter à des amendements plus substantiels, susceptibles de produire des modifications importantes.

Je vous rappelle brièvement ce que nous avons accompli jusqu'ici: avec consentement unanime, bien sûr, l'article 2, modifié, a été réservé; les articles 3, 4, 5, 6, modifiés, sont adoptés; l'article 7 est adopté; les articles 8, 9 et 10, modifiés, sont adoptés; l'article 11, adopté; les articles 12 et 13, modifiés et adoptés; l'article 14, adopté; l'article 15, adopté et modifié; l'article 16, adopté; et les articles 17, 18 et 19, modifiés et adoptés. Jusqu'ici, le comité a adopté 32 amendements. Cet après-midi, nous poursuivons notre étude de l'article 20, et nous passerons peut-être aux articles 21, 22, 23, etc.

Cela dit, je signale aux députés que nous reprenons l'étude de l'article 20. Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: J'ai un amendement à proposer, monsieur le président, qui vise le paragraphe 20.(2), mais avant de le proposer, j'aurais quelques questions à poser à nos témoins.

La disposition stipule ce qui suit:

(2) L'administrateur peut faire les modifications visées au paragraphe (1) après l'expiration d'un délai de trente jours à compter du renvoi de la question au comité,

c'est-à-dire, le Comité supérieur du transport du grain,

[Text]

whether or not the Administrator receives any advice on the matter from the Committee.

I guess that does pose some questions inasmuch as we are now talking about significant operational changes, and I think, Mr. Chairman and Mr. Kroeger, when we were discussing this matter last Thursday evening we were talking about some examples and some definition of a significant change.

As I understand it, if the administrator does not hear anything from the Senior Grain Transportation Committee about his proposal, within 30 days he can go ahead and move on it. What happens in the event that he hears advice not to move or to delay, but the debate between the administrator and the committee goes on for a long period of time, as I suggest it might in the event that it is a crucial or critical decision? What sort of safety valves are there? It would seem to me that a little bit of discretionary power is provided here which could be serious.

I cannot really think of any examples right now, but it just seems to me that when you have the committee and all the system participants, and the fact that they may or may not agree with an operational change, after the expiration of 30 days, as I understand it, the administrator could proceed. Does that not raise the possibility of some potential problems insofar as the relationship between the two is concerned?

• 1550

The Chairman: Mr. Kroeger.

Mr. Kroeger: The starting point for looking at Clause 20.(2) is to recall that the administrator is an official and that he is in charge of an agency of the Government of Canada. He has an advisory committee and Clause 20.(1) explicitly directs him to maintain close liaison with that advisory committee, but it was then thought useful, to avoid any ambiguity, to include the second subclause to make it clear that he still can get on with the job; that if the committee for example cannot agree amongst themselves on what they think of an approach that the administrator is pursuing, that does not hobble him; that he is able to get on with it because ultimately the person who is publicly accountable for actions the administrator takes is not the committee but his minister. If the administrator were entirely immobilized in a worst-case hypothesis, his minister would then or could then be in a quite embarrassing situation, depending on the nature of the subject.

Therefore, this is to make it clear that he has the ability and the responsibility to serve his minister as any official does. That is really what Clause 20.(2) is about, but at the same time, the important subclause in Clause 20 is number (1) which gives him a sort of direction that is unusual for officials to have, which is to maintain the closest kind of liaison with this advisory body that has been created.

Mr. Mazankowski: Is it then assumed that if the Senior Grain Transportation Committee does not concur, the administrator does not proceed?

Mr. Kroeger: No.

[Translation]

qu'il ait reçu ou non l'avis de celui-ci à ce sujet.

Il y a lieu de s'interroger là-dessus, car il s'agit de modifications opérationnelles importantes. Je crois, monsieur le président et monsieur Kroeger, que nous avons discuté de la question jeudi soir et que nous avons donné des exemples de ce qui pourrait constituer une modification importante.

Je crois comprendre que, si l'administrateur ne reçoit pas, dans les 30 jours, l'avis du Comité supérieur du transport du grain au sujet de sa proposition, il peut commencer à la mettre en pratique. Qu'advient-il si on le prévient qu'il ne doit pas prendre de mesures ou qu'il doit remettre les choses, mais que le débat entre l'administrateur et le comité se prolonge, comme cela pourrait très bien arriver s'il s'agissait d'une décision critique ou cruciale? Existe-t-il des dispositions qui permettent de s'en sortir? J'ai l'impression que les pouvoirs accordés sont quelque peu discrétionnaires et que cela pourrait avoir des conséquences sérieuses.

Je ne peux pas vraiment vous donner d'exemple, mais j'ai l'impression qu'avec le comité et tous les participants, et la possibilité qu'ils ne s'entendent pas sur des modifications opérationnelles, l'administrateur pourrait, après expiration du délai de 30 jours, aller de l'avant. Ne pourrait-il pas y avoir des problèmes concernant le rapport qui existe entre les deux?

Le président: Monsieur Kroeger.

M. Kroeger: En considérant le paragraphe 20.(2), il faut d'abord se rappeler que l'administrateur est un fonctionnaire et qu'il dirige un organisme du gouvernement fédéral. Il a un comité consultatif et il est tenu, en vertu du paragraphe 20.(1), de rester en rapport très étroit avec celui-ci; mais on a jugé qu'il serait utile, pour éviter des ambiguïtés, d'ajouter le deuxième paragraphe, pour que l'administrateur puisse continuer à faire ce qu'il est chargé de faire. Si les membres du comité, par exemple, ne s'entendent pas entre eux sur l'orientation que l'administrateur veut adopter, celui-ci n'est pas entravé; il peut aller de l'avant, parce que, en fin de compte, c'est le ministre et non pas le comité qui est responsable des mesures prises par l'administrateur. Si l'on mettait les choses au pire et si l'administrateur était complètement paralysé, le ministre se trouverait, ou pourrait se trouver, selon la nature de la question, dans une situation fort gênante.

On tient donc à préciser que, comme tout fonctionnaire, il peut et il doit servir son ministre. Voilà ce que vise le paragraphe 20.(2). Mais c'est le paragraphe 20.(1) qui est vraiment important, car il oblige l'administrateur à rester en rapport étroit avec l'organisme consultatif qu'on a créé, ce qui est inhabituel.

M. Mazankowski: Peut-on donc conclure que, si les membres du Comité supérieur du transport du grain ne s'entendent pas entre eux, l'administrateur ne continue pas?

M. Kroeger: Non.

[Texte]

Mr. Mazankowski: Not necessarily.

Mr. Kroeger: I think the administrator and his minister have to use their best judgment on whether to proceed, knowing that there is a deadlock, for example, in the committee or indeed knowing that the committee has reservations about it, and ordinarily that would give them pause.

In addition, if the administrator does decide to proceed, under the provisions of this proposed act, the committee has direct access to the minister . . .

Mr. Mazankowski: The committee?

Mr. Kroeger: —and can take their case to him.

Mr. Mazankowski: What clause is that?

Mr. Kroeger: I think it is Clause 12, Mr. Chairman.

The Chairman: While you are looking for that, could I ask you a supplementary, Mr. Kroeger?

12. The Committee

(a) may on its own initiative and shall, at the request of the Minister or Administrator, advise and make recommendations to the Minister or Administrator . . .

So on their own initiative.

Mr. Kroeger: On any matter.

The Chairman: On any matter.

Mr. Kroeger: So that gives them a clear right of direct access and unquestioned latitude to raise with the minister any problems they may have with what the administrator may be contemplating, in addition to which of course the member organizations, such as the wheat pools or the trucking association, would have the normal right to make representations directly to the government, as they do now on many issues.

The Chairman: Do you think, Mr. Kroeger, it would be likely that any official in a position like that would take action against the advice of a committee he or she will have to deal with without first advising or consulting the minister, and if done whether he or she would be around to do it more than once?

Mr. Kroeger: I do not think he would want to proceed without the concurrence of his minister on any issue that was important.

An hon. Member: What about the committee?

• 1555

The Chairman: That is my question. Thank you, Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, the reason why I wanted to get some feeling from the deputy minister on this was to determine the appropriateness of the amendment I was going to propose. I think what we are really trying to do here is ensure that the minister is aware of any policy changes with which the committee does not concur. I know, as you have pointed out, that in Clause 12 the committee has that right.

Mr. Chairman, perhaps I might move the amendment and then invite comment from Mr. Kroeger on it, in so far as it

[Traduction]

M. Mazankowski: Pas forcément.

M. Kroeger: Je crois que l'administrateur et le ministre, sachant que les membres du comité ne sont pas arrivés à s'entendre et que le comité a des réserves, ce qui devrait normalement leur donner à réfléchir, devraient faire preuve de jugement et décider s'il faut continuer.

D'ailleurs, si l'administrateur décide de continuer, en vertu des dispositions du projet de loi, le comité peut s'adresser directement au ministre . . .

M. Mazankowski: Le comité?

M. Kroeger: . . . et lui expliquer son point de vue.

M. Mazankowski: En vertu de quel article?

M. Kroeger: De l'article 12, je crois.

Le président: Pendant que vous cherchez l'article, puis-je, monsieur Kroeger, vous poser une question supplémentaire?

12. Le Comité:

a) peut, de sa propre initiative, ou doit, à leur demande, conseiller le ministre ou l'administrateur . . .

Il peut donc le faire de sa propre initiative.

M. Kroeger: Au sujet de n'importe quelle question.

Le président: N'importe quelle question.

M. Kroeger: Il est donc clair que le comité peut s'adresser directement au ministre et discuter avec lui des problèmes que pourraient lui poser les mesures envisagées par l'administrateur. En plus de cela, les organismes participants, comme les syndicats du blé ou les associations de camionneurs, auraient toujours le droit de faire des démarches auprès du gouvernement, comme ils le font déjà au sujet de diverses questions.

Le président: Croyez-vous qu'il soit probable, monsieur Kroeger, qu'un fonctionnaire qui occupe un tel poste prenne des mesures rejetées par le comité avec lequel il sera obligé de travailler, sans avoir, au préalable, avisé ou consulté le ministre? Et, dans l'affirmative, croyez-vous qu'on lui donnerait l'occasion de le faire une deuxième fois?

M. Kroeger: Je ne crois pas qu'il agirait, s'il s'agissait d'une question importante, sans le consentement de son ministre.

Une voix: Et le comité?

Le président: Voilà ma question. Merci, monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, si j'ai voulu savoir ce qu'en pensait le sous-ministre, c'est pour voir si l'amendement que j'ai l'intention de proposer maintenant est bien approprié. Je pense que nous voulons avant tout nous assurer que le ministre est au courant quand il y a des changements de politique que le Comité n'approuve pas. Je sais, comme vous l'avez remarqué, que l'article 12 donne ce droit au Comité.

Monsieur le président, peut-être puis-je maintenant proposer mon amendement; M. Kroeger pourra ensuite nous dire ce

[Text]

really tries to pull together, in a more or less specific way, a course of action in the event that there is not concurrence. It may not be necessary but, Mr. Chairman, if I may, I move that Bill C-155 be amended in Clause 20.(2) on page 10 by deleting all the words after "mittee" ... which is part of the word "Committee"—on line 3 and adding the following thereto:

and the Administrator will refer to the Minister for decision of such matters on which the Committee does not concur with policy or operational changes proposed by the Administrator, and the decision of the Minister with respect to those changes will be communicated to the Committee.

The Chairman: Before I put the question, Mr. Mazankowski, might I have the temerity to suggest a couple of minor changes?

Mr. Mazankowski: Certainly.

The Chairman: I think, in conformity with the wording of the bill and most bills, we probably should use "shall" rather than "will".

Mr. Mazankowski: Okay.

The Chairman: I think "for decision" should go after that.

Mr. Mazankowski: It would be "shall refer for decision"?

The Chairman: Yes. We have three phrases there in a row that make it a bit awkward to read, I think. I am just trying to be helpful.

Mr. Mazankowski: Certainly. The amendment would then read:

and the Administrator shall refer for decision to the Minister such matters on which the Committee does not concur with policy or operational changes proposed by the Administrator, and the decision of the Minister with respect to those changes will be communicated to the Committee.

The Chairman: All right. Mr. Flis.

Mr. Flis: Mr. Mazankowski wanted to hear from the officials, but while they are responding I would like also to ask them whether they feel the administrator's role would be undermined and whether some minor details would bog down the administration. And, after hearing the discussion, I would like to hear from Mr. Mazankowski whether he still feels strongly about the inclusion of such an amendment.

Mr. Mazankowski: Mr. Flis, I would not say that I felt strongly about it, but I thought ...

Mr. Benjamin: Then why move it?

Mr. Mazankowski: I can be perfectly honest about what I am doing and not simply play to the galleries, as you so often do. I simply think, in respect of greater clarity and ensuring that there are no major operational changes without the minister's knowledge, particularly when there is conflict, that there should be a process that is clearly understood by which these things would be handled. I do not think it would undermine the role of the administrator, nor do I think it

[Translation]

qu'il en pense, et en particulier des cas où les parties ne sont pas d'accord. Monsieur le président, cela n'est peut-être pas indispensable, mais permettez-moi de proposer qu'on modifie le Bill C-155, article 20.(2), page 10, en supprimant aux lignes 1 et 2 les mots «qu'il ait reçu ou non l'avis de celui-ci à ce sujet,» et en les remplaçant par ce qui suit:

et l'administrateur en réfère au ministre pour toute décision relative à des questions sur lesquelles le Comité n'est pas d'accord avec la politique ou les modifications opérationnelles proposées par l'administrateur, et la décision du ministre sur ces modifications est communiquée au Comité.

Le président: Avant de passer au vote, monsieur Mazankowski, aurais-je la témérité de proposer une ou deux modifications mineures?

M. Mazankowski: Absolument.

Le président: Je pense que dans le texte anglais, pour des raisons d'uniformité, et comme c'est le cas dans la plupart des bills, il faudrait utiliser «shall» au lieu de «will».

M. Mazankowski: D'accord.

Le président: Il faudrait peut-être également ajouter «qui prend une décision».

M. Mazankowski: Cela devient «en réfère au ministre qui prend une décision»?

Le président: Oui. Nous avons trois expressions qui se suivent et qui sont un peu difficiles à lire. J'essaie de simplifier.

M. Mazankowski: Certainement. L'amendement se lirait alors:

et l'administrateur en réfère au ministre pour les questions sur lesquelles le Comité n'est pas d'accord avec la politique ou les modifications opérationnelles proposées par l'administrateur et le ministre prend une décision; celle-ci est communiquée au Comité.

Le président: Très bien. Monsieur Flis.

M. Flis: M. Mazankowski a demandé une explication aux fonctionnaires mais, pendant qu'ils y sont, j'aimerais savoir si, à leur avis, le rôle de l'administrateur devrait rester vague, et si certains détails mineurs peuvent paralyser l'administration. Après avoir écouté la discussion, j'aimerais maintenant savoir si M. Mazankowski tient toujours autant à cet amendement.

M. Mazankowski: Monsieur Flis, peut-être que je n'y tiens plus autant, mais j'avais pensé ...

M. Benjamin: Eh bien, pourquoi le proposer?

M. Mazankowski: Je peux être tout à fait honnête dans ce que je fais, et ne pas agir uniquement pour la galerie, comme vous le faites si souvent. Simplement, il me semble que pour mieux préciser les choses, pour s'assurer que le ministre sera au courant de tout changement opérationnel majeur, et plus particulièrement de tout conflit, il faudrait prévoir d'avance une procédure. Je ne pense pas que cela porte atteinte au rôle de l'administrateur, je ne pense pas non plus que cela le

[Texte]

would bog down the work of the administrator. I think we are really talking about significant operational changes, that is the name of the game. You are not going to be talking about little incidents, you are talking about major or significant operational changes. I think when you open it up on that basis, there should be a clear course of action that should be followed in the event there is disagreement.

• 1600

The Chairman: Mr. Kroeger.

Mr. Kroeger: I do not think we have any significant problem with the spirit of the proposed amendment, Mr. Chairman. As you indicated in your comment, it puts in legislation what an ordinarily prudent official would be expected to do, but by the same token is not an amendment that should cause any difficulty.

Mr. Lefebvre is just trying out a few formulas which might express the same idea in a slightly different way. I think perhaps he has it done.

The Chairman: Mr. Lefebvre.

Mr. D. Lefebvre: Mr. Chairman, the problem stems from the fact that in Clause 20.(2) we say that the administrator can go ahead and implement it, and then in addition we say that the administrator shall refer to the minister for a decision, after first saying that he can implement it.

I think in his amendment Mr. Mazankowski is proposing the same thing we tried to achieve in (2), but we did not bring in either the approval of the minister or the report to the committee. So if you do move this amendment I think we could delete the present (2) and replace it by a paragraph that would read something like this . . .

The Chairman: Are you talking about Clause 20.(2)?

Mr. D. Lefebvre: Yes. I am saying that the amendment proposed has the same intent as we have.

In Clause 20.(1) we have said that the administrator shall just submit to the committee any important policy or operational change. In (2) we could say that the administrator shall not implement a policy or operational change referred to in (1) with which the committee does not concur—or has not concurred because it could be an absence of decision—has not concurred without the approval of the minister and any such decision shall be reported by the administrator to the committee . . . or any such change shall be reported, or the administrator shall report any such change to the committee.

The Chairman: Would not we accomplish the same thing if in Clause 20.(2) we simply put in after the word “implement” the words “with the concurrence of the minister”?

Mr. D. Lefebvre: At the end?

The Chairman: At the end of line 45: “with the concurrence of the minister”.

[Traduction]

paralyse. En fait, il s'agit ici de modifications opérationnelles importantes, et de rien d'autre. Il ne s'agit pas d'incidents mineurs, mais de modifications opérationnelles majeures et significatives. C'est dans ce sens qu'il faudrait prévoir une procédure à suivre en cas de désaccord.

Le président: Monsieur Kroeger.

M. Kroeger: Monsieur le président, l'esprit de cet amendement ne nous pose pas de problème significatif. Comme vous l'avez observé, c'est une mesure qui officialise la démarche que n'importe quel fonctionnaire prudent suivrait tout naturellement. Ainsi, cet amendement ne devrait pas poser de difficulté.

Monsieur Lefebvre est en train de chercher d'autres formules qui exprimeraient la même idée d'une façon un peu différente. Il a peut-être terminé.

Le président: Monsieur Lefebvre.

M. D. Lefebvre: Monsieur le président, le problème vient de ce que l'article 20.(2) précise que l'administrateur peut agir et appliquer la mesure, mais nous ajoutons ensuite que l'administrateur doit en référer au ministre, qui prend une décision, et cela, après avoir déclaré qu'il pouvait l'appliquer lui-même.

Dans son amendement, M. Mazankowski propose précisément ce que nous recherchions dans le paragraphe (2), mais de notre côté, nous n'avons parlé ni de l'approbation du ministre ni d'un rapport au Comité. Par conséquent, si vous décidez d'adopter cet amendement, nous pourrions peut-être supprimer le paragraphe (2) actuel et le remplacer par un paragraphe qui se lirait un peu de cette façon . . .

Le président: Vous parlez de l'article 20.(2)?

M. D. Lefebvre: Oui. À mon avis, le projet d'amendement revient à ce que nous voulions.

Dans l'article 20.(1), nous disons que l'administrateur soumet au Comité toute modification importante de la politique ou toute modification opérationnelle. Dans le paragraphe (2), nous pourrions dire que l'administrateur ne peut appliquer une politique ou une modification opérationnelle dont il est question au paragraphe (1) si le Comité n'est pas d'accord, ou s'il n'a pas donné son approbation, car cela pourrait se faire en l'absence d'une décision, s'il n'a pas donné son accord sans l'approbation du ministre; d'un autre côté, toute décision de cet ordre est soumise par l'administrateur au Comité . . . ou bien toute modification de cet ordre fait l'objet d'un rapport, ou bien l'administrateur fait au Comité un rapport de toute modification de cet ordre.

Le président: Est-ce que cela ne reviendrait pas au même d'ajouter dans l'article 20.(2), après le mot «faire» les mots «avec l'approbation du ministre»?

M. D. Lefebvre: À la fin?

Le président: Au milieu de la ligne 38: «avec l'approbation du ministre».

[Text]

Mr. D. Lefebvre: Well, okay. We could do it that way whether or not . . . I have had it before like that by saying at the beginning "subject to the approval of the Minister, the Administrator may implement", but I felt that the clause looked a bit odd when we get to "whether or not the Administrator receives". That is why I changed it, but . . .

The Chairman: No, it does not because he still has to have referred it to the committee.

• 1605

Mr. D. Lefebvre: If we just say it that way, it is a bit ambiguous as to whether he needs the approval of the minister even when the committee concurs.

The Chairman: All right. Well, if you can give us the wording you suggested, we can try it on for size, Mr. Lefebvre.

Mr. Benjamin: He is not a member of the committee. He cannot give the wording to an amendment. I suggest he give it to Mr. Mazankowski.

The Chairman: I am not putting the amendment, but the suggested wording is:

The Administrator shall not implement a policy or operational change referred to in subsection (1) with which the committee has not concurred, without the approval of the minister and the Administrator shall report any such change to the committee.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, that basically says what I was trying to say when I moved my amendment.

The Chairman: Why do you not just withdraw it and then I can put this one?

Mr. Mazankowski: Certainly. I withdraw my proposal.

Amendment withdrawn.

Mr. Mazankowski: If it is acceptable in legal terms, I certainly move the motion you have just quoted, Mr. Chairman.

The Chairman: It has been moved by Mr. Mazankowski that Clause 20.(2) be deleted and the following substituted therefor:

(2) The Administrator shall not implement a policy or operational change referred to in subsection (1) with which the committee has not concurred, without the approval of the minister, and the administrator shall report any such change to the committee.

Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I take it the intent of Mr. Mazankowski's amendment, as amended by an official, not a witness . . .

The Chairman: Mr. Benjamin, it was not amended by an official. It was simply a change in wording provided by the legal counsel, which was done for several of yours, I remind you.

Mr. Benjamin: No. Not this way it was not.

[Translation]

M. D. Lefebvre: Oui, d'accord. C'est une possibilité que . . . C'est une idée qu'on avait déjà eue quand, au début, on avait dit: «sous réserve de l'approbation du ministre, l'administrateur peut faire», mais il m'avait semblé que lorsqu'on arrivait à l'expression «qu'il ait reçu ou non l'avis de celui-ci à ce sujet», cela devenait un peu bizarre. C'est la raison pour laquelle j'ai changé l'expression, mais . . .

Le président: Non, ce n'est pas le cas, car il doit tout de même en référer au Comité.

M. D. Lefebvre: De cette façon-là, on ne sait pas très bien s'il a besoin de l'approbation du ministre dans le cas où le comité est d'accord.

Le président: Très bien. Eh bien, monsieur Lefebvre, écoutons, pour voir, l'énoncé que vous aviez proposé.

M. Benjamin: Il ne fait pas partie du comité. Il ne peut pas nous suggérer l'énoncé d'un amendement. Je propose qu'il le communique à M. Mazankowski.

Le président: Nous ne votons pas sur l'amendement; l'énoncé suggéré est le suivant:

L'administrateur ne peut pas faire les modifications visées au paragraphe (1) lorsque le comité ne les a pas approuvées, s'il n'a pas l'approbation du ministre; l'administrateur avertit le comité de tout changement de cet ordre.

M. Mazankowski: Monsieur le président, c'est plus ou moins ce que j'essayais de dire lorsque j'ai proposé mon amendement.

Le président: Dans ce cas, pourquoi ne pas le retirer, et je proposerais celui-ci?

M. Mazankowski: Certainement. Je retire ma proposition.

L'amendement est retiré.

M. Mazankowski: Si c'est juridiquement acceptable, monsieur le président, je propose la motion que vous venez de lire.

Le président: M. Mazankowski propose que l'article 20.(2) soit supprimé et remplacé par ce qui suit:

(2) L'administrateur ne peut faire les modifications visées au paragraphe (1) si le comité n'est pas d'accord, lorsqu'il n'a pas l'approbation du ministre; l'administrateur avertit le comité de tout changement de cet ordre.

Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'imagine que cet amendement de M. Mazankowski, qui a été modifié par un fonctionnaire et non pas par un témoin . . .

Le président: Monsieur Benjamin, il ne s'agit pas de la modification d'un fonctionnaire. Il s'agit d'un énoncé préparé par le conseiller juridique et qui, je vous le rappelle, a été préparé il y a plusieurs heures, et que nous venons de modifier.

M. Benjamin: Non, ce n'est pas comme cela que les choses se sont passées.

[*Texte*]

The Chairman: Indeed it was.

Mr. Benjamin: Anyway, Mr. Chairman, I will be glad to accept all the legal assistance possible, while officials scurry around providing the Chair and the member for Vegreville with wordings for their amendments. All the amendment really does is to return to the minister the final say, and Mr. Mazankowski wants—just in case this bill passes and just in case he becomes Minister of Transport—and can have the final say on lots of things. So I will support the amendment as written by one of the officials.

Mr. Mazankowski: No, you do not have to. Mr. Chairman, if that is the spirit with which Mr. Benjamin supports it, he certainly does not have to. He does not make me feel any better by supporting it on that basis.

The Chairman: I will simply repeat that if he objects to the fact that Mr. Lefebvre helped with the wording, he would have to withdraw some of his own.

Amendment agreed to.

Clause 20, as amended, agreed to.

On Clause 21—*Regulations*

The Chairman: Clause 21 deals with performance objectives regulations. Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: I was just wondering, Mr. Chairman, whether it would be more appropriate to use the word “shall” in Clause 21.(1) rather than the word “may”. Are there are any reasons why not?

The Chairman: Mr. Kroeger.

• 1610

Mr. Kroeger: There are rather important reasons for not using the word “shall” in the sense that until the three-year trial period is over there will remain doubt about the practicability of an effective scheme of awards and sanctions, so it is important to leave discretion for the Governor in Council to make a decision in the light of the 1985-1986 review.

Mr. Mazankowski: Thank you. With respect to paragraph (a), again we are talking about the evaluation on the basis of tonnage. I think we incorporated in an earlier amendment other things such as car utilization or any other basis found to be reasonable. In terms of being consistent, I wonder if it might not be appropriate to do that in this clause as well.

Mr. Kroeger: I would agree to that.

Mr. Mazankowski: If that were the case, I will have two amendments to move in Clause 21.(1)(a).

I move that Bill C-155 be amended in Clause 21.(1)(a) on page 10 by inserting on line 13 after the word “tonnage” the following: “and equipment utilization or any other basis found to be reasonable”.

Mr. Chairman, before I move the amendment, I wonder if Mr. Kroeger would comment whether using the specific words “equipment utilization” would narrow it too much. I think

[*Traduction*]

Le président: Mais absolument.

M. Benjamin: De toute façon, monsieur le président, j'écouterai avec plaisir toutes les précisions juridiques, pendant que les fonctionnaires se secouent pour donner au président et au député de Vegreville des énoncés pour leurs amendements. En fin de compte, cet amendement donne simplement le dernier mot au ministre, et M. Mazankowski veut... si jamais ce bill était adopté et s'il devenait ministre des Transports, il aurait ainsi très souvent le dernier mot. Dans ces conditions, je vais voter en faveur de l'amendement rédigé par un des fonctionnaires.

M. Mazankowski: Non, vous n'êtes pas obligé de le faire. Monsieur le président, si M. Benjamin vote dans cet état d'esprit, il n'est sûrement pas obligé de le faire. Si ce sont là ses raisons, cela ne me fait aucun plaisir.

Le président: Je peux simplement répéter que s'il s'oppose à ce que M. Lefebvre aide à la rédaction, il va devoir retirer certains de ses propres amendements.

L'amendement est adopté.

L'article 20, tel que modifié, est adopté.

Article 21—*Règlements*

Le président: L'article 21 porte sur les règlements relatifs aux objectifs de résultat. Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, dans l'article 21.(1), est-ce qu'il ne vaudrait pas mieux utiliser le mot «doit» au lieu du mot «peut». Y a-t-il une raison qui justifie cela?

Le président: Monsieur Kroeger.

M. Kroeger: Les raisons de ne pas utiliser le mot «doit» sont assez importantes, car, tant que la période d'essai de trois ans ne sera pas terminée, on ne saura pas très bien dans quelle mesure le système de primes et de sanctions est pratique et efficace. Il importe donc de laisser un certain pouvoir discrétionnaire au gouverneur en conseil, de lui permettre de prendre une décision après la révision de 1985-1986.

M. Mazankowski: Merci. Quant au paragraphe a), là encore, il s'agit de l'évaluation fondée sur le tonnage. Je crois que dans un amendement adopté plus tôt, nous avons parlé également de l'utilisation des wagons ou de tout autre fondement jugé raisonnable. Pour uniformiser, est-ce qu'il ne faudrait pas faire la même chose dans cet article?

M. Kroeger: Je suis d'accord.

M. Mazankowski: Dans ce cas, j'ai deux amendements à proposer à l'article 21.(1)(a).

Je propose qu'on modifie l'article 21.(1)(a), page 10, du Bill C-155 en ajoutant à la ligne 8 après le mot «tonnes», ce qui suit: «et l'utilisation du matériel ou toute autre mesure jugée raisonnable».

Monsieur le président, avant de proposer l'amendement, j'aimerais que M. Kroeger nous dise si, à son avis, les mots «utilisation du matériel» sont trop restrictifs. Je pense que

[Text]

equipment utilization is a very important component of monitoring the effectiveness and the efficiency of an operation.

I really had two amendments to propose, but I thought that I could combine the two by using the words "and equipment utilization or any other basis found to be reasonable". That would specify equipment utilization but also leave the door open for others, because in my view that is as important as tonnage.

Mr. Kroeger: First, Mr. Chairman, I would caution against including in legislation something as explicit as Mr. Mazankowski has in mind, and simply on the grounds that very knowledgeable individuals who worked on this difficult subject at considerable length, both in the Gilson process and in the Central Co-ordinating Agency Task Force, were unable to come up with a measurable system of performance guarantees based on anything except tonnage. That is not to say that somebody might not be able to work out one between now and 1985-1986, but it gives one pause.

The second consideration is that there would be a lack of symmetry between the amendment to Clause 18.(1) (c) and the amendment here in Clause 21.

Third, on the specific wording that Mr. Mazankowski suggests, I am not clear whether equipment utilization applies only to railway equipment. Does that also apply to equipment at terminals, elevators and other points in the system?

Mr. Mazankowski: I am talking about system participants here, so it would probably involve any one in respect of system participant. That is fair enough, Mr. Chairman.

• 1615

I will simply move then that Bill C-155 be amended in Clause 21.(1)(a), on page 10, by inserting in line 13 after the word "tonnage", the following thereto:

or any other basis found to be reasonable

That would make it consistent with the previous . . .

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, before you put the motion, I would just suggest to Mr. Mazankowski that he might rather use the word "and" rather than "or"—"or any other basis"—otherwise, he eliminates the previous criteria.

Mr. Mazankowski: Yes, I would accept that, Mr. Chairman: and any other basis found to be reasonable.

The Chairman: Mr. Flis.

Mr. Flis: Mr. Chairman, with the removal of equipment, this is consistent with what we moved in Clause 18.(1)(c). I think that improves the bill.

The Chairman: The amendment, then, is that Bill C-155, etc., be amended in line 13 after the word "tonnage", by adding the following thereto: and on any other basis found reasonable, etc.

Amendment agreed to.

[Translation]

l'utilisation du matériel est un élément très important du contrôle de l'efficacité d'une entreprise.

Cela dit, j'avais un autre amendement à proposer, mais je pourrais les réunir tous les deux avec les mots «et l'utilisation du matériel ou toute autre mesure jugée raisonnable». Cela mettrait en cause l'utilisation du matériel, tout en permettant de tenir compte d'autres facteurs qui, à mon sens, sont tout aussi importants que le tonnage.

M. Kroeger: Monsieur le président, pour commencer, j'hésiterais à rendre la législation aussi explicite que M. Mazankowski le souhaite. Je dis cela en me fondant simplement sur les conclusions de personnes très autorisées qui se sont penchées sur cette question difficile et qui l'ont étudiée en profondeur, à la fois dans le cadre du procédé Gilson et des travaux du groupe de l'Office central de coordination. Dans les deux cas, on a conclu qu'il était impossible de trouver un système d'évaluation des résultats fondé sur autre chose que sur le tonnage. Cela ne veut pas dire que d'ici 1985-1986, on ne trouvera pas autre chose, mais cela donne à réfléchir.

La seconde considération, c'est que cela porterait atteinte à la symétrie entre l'amendement à l'article 18.(1)c) et l'amendement à cet article 21.

Troisièmement, et j'arrive à l'énoncé même posé par M. Mazankowski, je ne suis pas certain que l'utilisation du matériel s'applique exclusivement au matériel ferroviaire. Est-ce que cela s'applique également au matériel des terminaux, des élévateurs et d'autres éléments du système?

M. Mazankowski: Je vous parle des participants, et à ce titre, cela englobe pratiquement tout le monde. Vous avez raison, monsieur le président.

Je propose donc simplement qu'on modifie l'article 21(1)a), page 10, du projet de loi C-155 en ajoutant à la ligne 8, après le mot «tonnes», ce qui suit:

ou toute autre mesure jugée raisonnable

Cela concorderait alors avec le précédent . . .

M. Benjamin: Monsieur le président, avant de mettre cette motion au vote, je pense que M. Mazankowski devrait utiliser le mot «et» au lieu de «ou» . . . «ou toute autre mesure» . . . sinon, il élimine le critère qui précède.

M. Mazankowski: Oui, je suis d'accord, monsieur le président: et toute autre mesure jugée raisonnable.

Le président: Monsieur Flis.

M. Flis: Monsieur le président, si l'on enlève le matériel, cela concorde avec ce que nous avons proposé à l'article 18(1)c). À mon avis, c'est une amélioration.

Le président: Dans ce cas, selon l'amendement, on modifie le projet de loi C-155, à la ligne 8, après le mot «tonnes», en ajoutant ce qui suit: et toute autre mesure jugée raisonnable, etc.

L'amendement est adopté.

[Texte]

The Chairman: All right, the next amendment is on Clause 21.(1)(b). Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: My amendment is still on Clause 21.(1)(a).

I move that Bill C-155, An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof, be amended in Clause 21 by striking out lines 16 and 17 at page 10 thereof and substituting the following therefor:

during the period by railway companies; and

The Chairman: In other words, remove "system participants" and substitute "railway companies" only.

Mr. Benjamin: Yes, Mr. Chairman; and again, it is our view that even under performance objectives, as well as other authorities of the Grain Transportation Agency Administrator, that the performance objectives, since this is a transportation bill—and the performance objectives are, of course, by way of transportation . . . would apply to railway companies and that the other system participants we are moving to delete are already regulated and subject to the regulation of, and would do it under the advice of the Senior Grain Transportation Administrator, the Canadian Wheat Board, or the Canadian Grain Commission, or the Canadian Transport Commission, or the National Harbours Board or the St. Lawrence Seaway.

I repeat what I said last week, Mr. Chairman. For my colleagues and the officials to seriously consider how you go about having a regulator regulate the regulators, who in turn regulate the participants, is a quagmire that passes all understanding. If a system participant—such as an elevator company, or a terminal elevator, or a port, or the St. Lawrence Seaway, or a linseed oil plant, or a malting barley plant, or a brewery, or whatever—is not performing, then surely they should be told what to do to perform by whatever part of the government apparatus is responsible for enforcing legislation by regulation on those participants. Now, to follow my argument through to its logical conclusion of course, one would also have to say that we are inserting here a regulator on the regulators who are to be regulating railroads, and I accept that. Obviously, because of lack of performance, the present and previous Ministers of Transport have not been regulating railroads and neither has the CTC, so we have to insert the Grain Transportation Administrator. But I just do not think it is proper for this Grain Transportation Administrator to be telling the Canadian Wheat Board, which then must tell elevator companies about their performance. Surely that is the duty of the Canadian Wheat Board, and the Canadian Grain Commission.

• 1620

So it seems to me that broad an objective of performance on all the system participants is surely out of place if for no other reason than the legislative responsibility of other regulatory bodies and other ministers of the Crown. I do not know if Mr. Kroeger, as deputy minister, would stand for some other deputy minister or some other agency ordering him, as a

[Traduction]

Le président: Très bien; passons maintenant à l'amendement à l'article 21(1)b). Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Pour l'amendement suivant, j'en suis toujours au paragraphe 21(1)a).

Je propose qu'on modifie l'article 21, page 10, du projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence, en supprimant les lignes 11 et 12 et en les remplaçant par ce qui suit:

manutention du grain, par les compagnies de chemins de fer;

Le président: Autrement dit, remplacer «participants» par «compagnies de chemins de fer» uniquement.

M. Benjamin: Oui, monsieur le président. Là encore, nous estimons que même avec les objectifs de résultat, sans compter les autres pouvoirs de l'administrateur de l'Office du transport du grain, compte tenu du fait que les objectifs de résultat portent, bien sûr, sur des questions de transport et s'appliqueraient à des compagnies de chemins de fer, les autres participants sont déjà réglementés et assujettis à toute une série de règlements de la Commission canadienne du blé, de la Commission canadienne des grains, de la Commission canadienne des transports ou de la Commission des ports nationaux, sans compter l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent.

Je l'ai déjà dit la semaine dernière, monsieur le président, et je veux le répéter: nous allons nous retrouver dans un terrible brouillard si mes collègues et les fonctionnaires veulent sérieusement réglementer les organismes de réglementation qui réglementeront, de leur côté, les participants. Si un participant, par exemple, un élévateur, un terminal, un port, la voie maritime du Saint-Laurent, une usine de fabrication d'huile de lin, une usine de préparation d'orge ou de malt, une brasserie, n'importe quoi, bref, si une entreprise de ce genre n'obtient pas de résultats satisfaisants, c'est sûrement à l'organisme gouvernemental responsable de l'application de la réglementation qu'il incombe de le lui expliquer. Pour mener maintenant mon argument à sa conclusion logique, il faut dire que nous insérons là un régulateur des régulateurs, qui seront les chemins de fer, et c'est bien d'accord. Il est bien évident que les ministres des Transports actuel et antérieurs n'ont pas réglementé les chemins de fer et que la CCT ne l'a pas fait non plus, si bien qu'il nous faut ajouter un administrateur du transport du grain. Je ne pense pas toutefois qu'il soit normal que celui-ci aille dire à la Commission canadienne du blé ce qu'il pense de son rendement, pour qu'elle aille ensuite le dire aux compagnies d'éleveurs. C'est certainement, au contraire, le rôle de la Commission canadienne du blé et de la Commission canadienne des grains.

Il me semble donc tout à fait inapproprié d'envisager cette évaluation du rendement des participants, ne serait-ce que du point de vue de la responsabilité législative d'autres organismes de réglementation et d'autres ministres. Je ne suis pas sûr que M. Kroeger, à titre de sous-ministre, serait très heureux de voir un autre sous-ministre ou un autre organisme lui ordonner

[Text]

regulator, to regulate somebody that is under his jurisdiction. I find this extremely interesting.

I appreciate all the attempts being made by the government to insert itself upon the Canadian Wheat Board and upon the Canadian Grain Commission, and that I object to. If they want to insert themselves upon the performance of the railroads, I will go along with that, but I am not going to hold still for some third party interfering with the responsibilities of the Canadian Wheat Board and the Canadian Grain Commission. I hope my colleagues will understand that and will realize this quagmire and this boar's nest of a bill is drafted in such a manner as to provide the Minister of Transport with a method to go after the Wheat Board or the Canadian Grain Commission or bypass them, or order them to do certain things in spite of the fact that those agencies come under other ministries. I am going to keep moving amendments to that affect, Mr. Chairman.

I do not understand why this kind of proposal is coming forward and why Mr. Kroeger himself, of all people, would propose it. I cannot remember what his new deputy ministry is, but I hope somebody brings a bill before Parliament that instructs some other ministry, some other regulator of some other ministry to order him what to do with the ones that he is regulating and see how he likes it. Let us see whether or not that makes good administrative practice, whether that makes any kind of reasonable, efficient administrative practice. I think he is going to get read out of the deputy minister's club if he is not careful.

Anyway, Mr. Chairman, that is my amendment. I hope I get some support for it.

The Chairman: Mr. Flis.

Mr. Flis: Thank you, Mr. Chairman.

For the same arguments that we gave when Mr. Benjamin moved a similar amendment before, we really cannot accept this amendment because if you really want to build in efficiency into the entire system, I do not see how you can bypass all the system participants and just aim your target at the railways.

So, Mr. Chairman, we would be opposing this amendment.

Mr. Benjamin: The Wheat Board has authority . . .

The Chairman: Mr. McKnight.

Mr. McKnight: I find it difficult that there are other system participants rather than the Canadian Wheat Board, rather than the Canadian Grain Commission, and rather than the railroads that would require, I think, some regulation by the administrator. There are more participants in this than just the railroads, and further on in this clause we would be adding a definition that would also include the railroads in one form and exclude other participants.

• 1625

But on the point that it is changed where Mr. Benjamin's amendment starts—I believe it is line 16 and 17, and it just says “during the period by the railroad companies” . . . it in

[Translation]

de commander quelque chose à quelqu'un qui relève de sa juridiction. C'est extrêmement intéressant.

Je comprends bien que le gouvernement essaie tout ce qu'il peut pour contrôler la Commission canadienne du blé et la Commission canadienne des grains, et je ne suis pas du tout d'accord là-dessus. S'il veut s'occuper du rendement des chemins de fer, je veux bien, mais je ne resterai pas silencieux quand on essaiera d'interposer une tierce partie entre la Commission canadienne du blé ou la Commission canadienne des grains et leurs membres. J'espère que mes collègues le comprendront et réaliseront que ce projet de loi est ainsi rédigé pour permettre au ministre des Transports de s'imposer à la Commission du blé ou à la Commission des grains, de les contourner, ou encore de leur ordonner de faire certaines choses, alors qu'elles relèvent d'autres ministères. Je vais continuer à présenter des amendements à cet effet, monsieur le président.

Je ne comprends pas pourquoi l'on fait ce genre de proposition et pourquoi M. Kroeger lui-même la soumet. Je ne me souviens plus de ce qu'est maintenant son ministère, mais j'espère que quelqu'un présentera au Parlement un projet de loi aux termes duquel un autre ministère, un autre régulateur venant d'un autre ministère viendra lui dire quoi faire pour ce qui relève de sa responsabilité. On verra s'il l'apprécie. Voyons si c'est une bonne pratique administrative, si cela semble raisonnable et efficace. Je crois que s'il ne fait pas attention, il va se voir rayer du club des sous-ministres.

En tout cas, monsieur le président, j'espère que mon amendement sera adopté.

Le président: Monsieur Flis.

M. Flis: Merci, monsieur le président.

Pour les raisons que nous avons invoquées lorsque M. Benjamin a proposé un amendement similaire, nous ne pouvons accepter celui-ci, car si l'on veut que le système soit véritablement efficace, je ne vois vraiment pas comment on peut négliger tous les participants et ne viser que les chemins de fer.

Nous nous opposons donc à cet amendement, monsieur le président.

M. Benjamin: La Commission du blé a le pouvoir . . .

Le président: Monsieur McKnight.

M. McKnight: Je trouve intrigant que d'autres participants que la Commission canadienne du blé, la Commission canadienne des grains et les chemins de fer soient soumis à quelque règlement émanant de l'administrateur. Il y a d'autres participants que les chemins de fer, et nous allons ajouter ultérieurement à cet article une définition qui inclura les chemins de fer, tout en excluant d'autres participants.

Mais pour ce qui est de l'amendement de M. Benjamin, qui commence, je crois qu'il s'agit des lignes 11 et 12, et qui dit simplement «par les chemins de fer» . . . il laisse beaucoup

[Texte]

fact does leave a lot of loose ends. There are other people involved in the system... the elevator companies, some private, some cooperative—and I do not read this with the same suspicion as Mr. Benjamin does. I guess the reason is that I think the whole action we are about to take here is a way of defining where the problems are rather than directing all fingers in the system against the railroads. There are necessities that will arise and have arisen whereby the faults and the inadvertent neglect by some of the system participants have caused and will continue to cause a breakdown in the performance objectives. So, Mr. Chairman, I would have difficulty supporting an amendment that would read just “the railroads”.

As I see it, as you go down in the list, the type of awards and the sanctions that are going to be applied I think should be more specific and less harsh on some of the system participants than they would be on others, and I would be moving an amendment to correct that, but not until later down in the list. Therefore, I would have trouble supporting Mr. Benjamin's motion.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, if you would allow me, may I ask Mr. McKnight if there is a failure in terms of performance objective by the elevator companies or by some port, does he not feel it would be proper for the Canadian Wheat Board to take action in that score as advised by the grain transportation authority, the administrator?

Mr. McKnight: I do not see anywhere that the grain transportation authority, the administrator, has the power to direct the Canadian Wheat Board to take sanctions against other system participants.

Mr. Benjamin: They bypass the Canadian Wheat Board. They can order a system participant, any elevator, to do such and such in spite of what the Canadian Wheat Board has told them.

The Chairman: As I have said many times before, we are not going to get into this crossfire between members. That is really not our intent or our purpose here.

Are you ready for the question?

Some hon. Members: Ready.

The Chairman: The question is that Bill C-155 be amended at line 16 and 17 at page 10 by striking out those lines and substituting therefor:

“during the period by railway companies; and”

Amendment negatived: yeas, 1; nays, 8.

The Chairman: I now have another amendment by Mr. Benjamin, at line 18.

Mr. Benjamin: I move that Bill C-155 be amended in Clause 21 by striking out paragraph (b) at lines 18 to 24 at page 10 thereof and substituting the following therefor:

[Traduction]

d'éléments dans le vague. Il y a d'autres participants: les compagnies d'élévateurs, privées pour certaines, coopératives pour d'autres... et je ne lis pas cela avec la perplexité de M. Benjamin. Je crois que ce que nous devons faire ici, c'est définir les points névralgiques, plutôt que de laisser tous les doigts du système montrer les chemins de fer. Dans certaines circonstances, les erreurs, certaines négligences des participants ont empêché et continueront d'empêcher d'atteindre certains objectifs de résultat. Je ne vois donc pas comment, monsieur le président, je puis appuyer un amendement qui limiterait la portée de l'article aux «chemins de fer».

Lorsque vous continuez la liste, le genre de primes et de sanctions qui seront appliquées devraient, à mon avis, être plus précises et moins lourdes pour certains des participants que pour d'autres, et je proposerai donc un amendement dans ce but. Cela ne viendra que plus tard, et pour le moment, je ne vois pas comment appuyer la motion de M. Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, si vous le me permettez, j'aimerais demander à M. McKnight si, quand il y a des problèmes relatifs aux objectifs de résultat dus aux compagnies d'élévateurs ou à quelques ports, il ne juge pas qu'il serait normal que la Commission canadienne du blé prenne des mesures à ce sujet, sur les conseils de l'Office du transport du grain, de l'administrateur?

M. McKnight: Je ne vois nulle part que l'Office du transport du grain, l'administrateur, est habilité à ordonner à la Commission canadienne du blé d'imposer des sanctions à d'autres participants.

M. Benjamin: Il peut contourner la Commission canadienne du blé. Il peut ordonner à un participant, à une compagnie d'élévateurs, de faire ceci ou cela, en dépit de ce que lui a dit la Commission canadienne du blé.

Le président: Comme je l'ai déjà dit à de nombreuses occasions, nous ne pouvons accepter ce genre d'échange entre les députés. Ce n'est pas du tout pourquoi nous sommes ici réunis.

Êtes-vous prêts à voter?

Des voix: D'accord.

Le président: La motion est qu'on modifie le projet de loi C-155 en remplaçant les lignes 11 et 12, à la page 10, par ce qui suit:

«manutention du grain, par les compagnies de chemins de fer».

L'amendement est rejeté par huit voix contre une.

Le président: J'ai maintenant un autre amendement de M. Benjamin, à la ligne 18.

M. Benjamin: Je propose qu'on modifie le projet de loi C-155, à l'article 21, en remplaçant l'alinéa b), aux lignes 13 à 19, page 10, par ce qui suit:

[Text]

(b) implement a scheme that provides for sanctions to be applied to railway companies that do not meet the performance objectives referred to in paragraph (a).

• 1630

Mr. Chairman, again I have to repeat, briefly, that the legislation provides for the grain transportation authority—and, if necessary, through him to the minister—to presume upon and interfere with the regulations and the law as it applies to the Canadian Wheat Board, the Canadian Grain Commission, the St. Lawrence Seaway, the National Harbours Board Act and a host of other pieces of legislation.

I would submit, Mr. Chairman, that the amendment properly confines the authority of the grain transportation administrator under Clause 21 to what is intended: the performance objectives of railroads, not elevator companies or terminals. I am sure the minister in charge of the Canadian Grain Commission would object severely if the grain transportation administrator started ordering the inland terminal at Weyburn or Rosetown around, bypassing the Canadian Grain Commission and the Minister of Agriculture. That is what is in this bill.

So I would hope that my colleagues will reconsider and think this amendment is worthy of supporting.

The Chairman: The question is upon Mr. Benjamin's amendment that Clause 21 of Bill C-155...

Do you want to speak to that?

Mr. Neil: I just wanted to make a few comments on it, if I may, Mr. Chairman, speaking against Mr. Benjamin's motion. It seems to me that the Senior Grain Transportation Committee is made up of the participants that he is talking about—the Chairman of the Grain Commission, the Chief Commissioner of the Canadian Wheat Board and other system participants... and they will be taking the initiative when it comes to trying to work out a scheme of awards and sanctions. They will certainly have their input. It seems to me that if they are able to persuade the committee... the Wheat Board, the Grain Commission and the other participants that Mr. Benjamin spoke about... that the sanctions and awards should be such that they should not apply to certain system participants and that the Wheat Board, the Harbours Board and the Grain Commission should have the authority as far as any disciplinary action is concerned then the committee would make such recommendations.

So I think it is important that the bill be left as it is at the moment until such time as we see what happens in the deliberations of the Senior Grain Transportation Committee and the recommendations to the minister.

The Chairman: Thank you, Mr. Neil.

Question?

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, may I suggest to Mr. Neil that the committee is advisory and advisory only...

An hon. Member: That is right.

[Translation]

b) mettre en oeuvre un système prévoyant l'application de sanctions aux compagnies de chemins de fer qui n'atteignent pas ces objectifs.

Monsieur le président, je répéterai brièvement que la loi prévoit que l'Office du transport du grain et, si nécessaire, par son intermédiaire, le ministre, puisse intervenir dans l'application des règlements et de la loi régissant la Commission canadienne du blé, la Commission canadienne des grains, la voie maritime du Saint-Laurent, le Conseil des ports nationaux et un tas d'autres lois.

Aussi, monsieur le président, cet amendement limite-t-il l'autorité de l'administrateur du transport du grain, aux termes de l'article 21, à ce qui respecte l'esprit de la loi: les objectifs de résultat des chemins de fer, non pas ceux des compagnies d'éleveurs ni des terminus. Je suis sûr que le ministre chargé de la Commission canadienne des grains verrait de fortes objections à ce que l'administrateur du transport du grain ordonne au terminus intérieur de Weyburn ou de Rosetown de faire telle ou telle chose, sans s'occuper de la Commission canadienne des grains ni du ministre de l'Agriculture. C'est exactement ce que nous avons dans le projet de loi.

J'espère donc que mes collègues réfléchiront avant de voter et s'apercevront que cet amendement est tout à fait nécessaire.

Le président: Le vote porte sur l'amendement de M. Benjamin à l'article 21 du projet de loi C-155...

C'était à ce sujet?

M. Neil: Si vous le permettez, monsieur le président, je voudrais présenter quelques arguments contraires à la motion de M. Benjamin. Il me semble que le Comité supérieur du transport du grain est composé des participants dont il parle... le président de la Commission des grains, le commissaire en chef de la Commission canadienne du blé et d'autres... et qu'ainsi, ils essaieront de trouver un système de sanctions et primes. Ils auront certainement leur mot à dire. Il me semble que s'ils peuvent persuader le Comité, si ces gens de la Commission du blé, de la Commission des grains et les autres participants dont a parlé M. Benjamin, peuvent persuader le Comité que les sanctions et primes ne doivent pas s'appliquer à certains participants et que la Commission du blé, le Conseil des ports et la Commission des grains doivent pouvoir imposer eux-mêmes les mesures disciplinaires voulues, c'est ce que recommandera le Comité.

Je pense donc qu'il est important de laisser pour le moment le projet de loi tel quel, en attendant de voir ce que donneront les délibérations du Comité supérieur du transport du grain et les recommandations qu'il présentera au ministre.

Le président: Merci, monsieur Neil.

Vote?

M. Benjamin: Puis-je répondre à M. Neil que le Comité est un comité consultatif seulement...

Une voix: C'est exact.

[Texte]

Mr. Benjamin: —and the grain transportation administrator can totally ignore, if he wishes, the participants on that committee.

Mr. Neil: I do not think he will if the recommendations are sensible.

Mr. Benjamin: The fact of the matter is that the sanctions and awards and disciplinary action are not precluded in my amendment. If the grain transportation authority decides that some element in the system is not performing, some system participant, then surely it is only proper if the system participant came under the jurisdiction of the Canadian Wheat Board or the Canadian Grain Commission or the National Harbours Board... It would be proper then for the Grain Transportation Agency Administrator to have them enforce any disciplinary action, sanctions, or awards... but whatever the Canadian Wheat Board might have to say or the Canada Grain Commission might have to say. Surely that is the point of the whole matter.

• 1635

The Chairman: It seems to me we are in the same situation we were last time of an argument between two members. It seems to me that once should be enough.

Mr. Benjamin: What the hell is wrong with that? We are in clause by clause.

The Chairman: We are indeed, but if you cannot make your case with the same statement once you are not likely to make it the second time.

Mr. Benjamin: We are trying to persuade each other.

The Chairman: Question. The question is that Bill C-155 be amended in Clause 21 by striking out paragraph (b) at lines 18 to 24 on page 10 thereof and substituting the following therefore:

(b) implement a scheme that provides for sanctions to be applied to railway companies that do not meet the performance objectives referred to in paragraph (a),...

Amendment negatived: yeas, 1; nays, 7.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I have an amendment.

The Chairman: Yes, I realize that, Mr. Benjamin. Go ahead, please.

Mr. Benjamin: I move that Bill C-155 be amended by: (a) inserting the following words after "companies" at line 22 at page 10, "and the Canadian Wheat Board"; and (b) by inserting the following words after "participants" at line 26 on page 10: "other than the Canadian Wheat Board".

Mr. Chairman, the purpose of this amendment is to exclude the Canadian Wheat Board from awards and sanctions. If there are any awards and sanctions to be thrown at the Canadian Wheat Board, that is the responsibility of the minister in charge of the Canadian Wheat Board and the Governor in Council and, for that matter, Parliament. It is not the responsibility of the Grain Transportation Agency Administrator.

The Chairman: I will put the question...

[Traduction]

M. Benjamin: ... et que l'administrateur du transport du grain peut, s'il le souhaite, négliger totalement l'avis des participants composant ce comité.

M. Neil: Je ne pense pas qu'il le fera si les recommandations sont sensées.

M. Benjamin: Comprenez bien que les sanctions, primes et mesures disciplinaires ne sont pas exclues dans mon amendement. Si l'Office du transport du grain décide que tel ou tel élément du système n'atteint pas les objectifs de résultat voulus, il est tout à fait normal que si ce participant relève de l'autorité de la Commission canadienne du blé ou de celle de la Commission canadienne des grains ou encore du Conseil des ports nationaux... Il serait donc normal que l'administrateur de l'Office du transport du grain leur demande de prendre des mesures disciplinaires, des sanctions, ou d'octroyer les primes voulues, mais qu'il appartienne à la Commission canadienne du blé ou à la Commission canadienne des grains de décider de ce qui est nécessaire. C'est là tout le problème.

Le président: Il me semble qu'encore une fois, nous nous sommes embarqués dans un échange entre deux députés, et je croyais avoir dit que cela n'était plus le moment.

M. Benjamin: Qu'y a-t-il de mal à cela? Nous en sommes à l'étude article par article.

Le président: En effet; mais si vous ne pouvez convaincre vos collègues une fois, il est peu probable que vous le puissiez la fois d'après.

M. Benjamin: Nous essayons de nous persuader l'un l'autre.

Le président: Votons. Il est proposé qu'on modifie le projet de loi C-155, à l'article 21, en remplaçant l'alinéa b), lignes 13 à 19, par ce qui suit:

b) mettre en oeuvre un système prévoyant l'application de sanctions aux compagnies de chemins de fer qui n'atteignent pas ces objectifs.

L'amendement est rejeté par sept voix contre une.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'ai un amendement.

Le président: Oui, je sais bien, monsieur Benjamin. Allez-y, s'il vous plaît.

M. Benjamin: Je propose que le projet de loi C-155 soit modifié par: a) insertion des mots suivants après «fer», à la ligne 18, page 10: «et de la Commission canadienne du blé»; et b) par insertion des mots suivants après: «cipants», ligne 21, page 10: «autres que la Commission canadienne du blé».

Monsieur le président, le but de cet amendement est de soustraire la Commission canadienne du blé aux primes et sanctions. S'il y a des primes et sanctions à appliquer à la Commission canadienne du blé, cela revient au ministre responsable de la Commission canadienne du blé et au gouverneur en conseil; donc, au Parlement. Cela ne relève pas de l'administrateur de l'Office du transport du grain.

Le président: Je mets l'amendement aux voix...

[Text]

Mr. McKnight: Mr. Chairman, I have a point of clarification . . .

The Chairman: All right, Mr. McKnight.

Mr. McKnight: —and the question we are at now, Mr. Chairman, is Mr. Benjamin's motion (a) inserting the following words after "companies" at line 22, page 10, and adding the words "and the Canadian Wheat Board"?

The Chairman: Yes.

Mr. McKnight: Then the next amendment is not what we are voting on, because I have an amendment starting at line 25, Mr. Chairman, which I gave you.

The Chairman: This is all one amendment, and we cannot move one part of it at a time. We have to take the whole amendment, so the second part . . . and I have not put it yet. But I shall. However, in any case we have to deal with this amendment first, and then come back to yours, Mr. McKnight, because this one begins first. Okay?

Mr. McKnight: Okay.

The Chairman: If this one carries, it might alter yours; if it does not, it will not. So we will have to wait and see. The question is that Bill C-155 be amended by: (a) inserting the following words after "companies" at line 22 on page 10: "and the Canadian Wheat Board". (b) inserting the following words after "participants" at line 26 at page 10: "other than the Canadian Wheat Board".

Amendment negated: yeas, 4; nays, 5.

• 1640

The Chairman: Mr. McKnight, I believe your amendment is next.

Mr. McKnight: Mr. Chairman, I have circulated to the committee and to the clerk a copy of a proposed amendment. I will read it and then I would like to speak to it briefly, if I may.

I move that Bill C-155 be amended in Clause 21.(1)(b)(ii) on page 10 by deleting lines 25 to 28 and substituting the following thereto:

sanctions to be applied to system participants or other classes thereof other than the railways that do not meet the performance objectives referred to in paragraph (a) shall be non-pecuniary.

I think the intent is similar to that of Mr. Benjamin. There is no way I can see any agency of the Crown, or any minister, applying a sanction through the Canadian Wheat Board or the Canadian Grain Commission that would basically affect producers, who are the main participants, or the sole participants, within the Canadian Wheat Board, or sanction the companies to which they belong and, through that, sanction producers, so the sanctions to be applied would be non-pecuniary. I do not know the definition of that, but I strongly suspect, Mr. Chairman, that most sanctions applied would have ramifications that would affect producers, either through

[Translation]

M. McKnight: Monsieur le président, je voudrais demander une précision . . .

Le président: Allez-y, monsieur McKnight.

M. McKnight: . . . sur la motion de M. Benjamin qui est maintenant mise aux voix. S'agit-il a) de l'insertion des mots suivants après «fer», à la ligne 18, page 10, et de l'ajout des mots «et la Commission canadienne du blé»?

Le président: Oui.

M. McKnight: Alors, le prochain amendement n'est pas celui sur lequel nous votons, car je vous ai donné un amendement qui commence à la ligne 20, monsieur le président.

Le président: C'est un seul amendement, et nous ne pouvons prendre un élément sans l'autre. Il faut que nous considérions tout l'amendement; donc, la deuxième partie . . . que je n'ai pas encore mise aux voix. J'y viens pourtant. En tout cas, il nous faut d'abord voter sur cet amendement avant d'en arriver au vôtre, monsieur McKnight, parce que celui-ci commence avant. D'accord?

M. McKnight: D'accord.

Le président: Si celui-ci est adopté, cela peut changer le vôtre; s'il ne l'est pas, cela ne changera rien. Il nous faut donc attendre. Il est proposé que le projet de loi C-155 soit modifié par: a) insertion des termes suivants après «fer», ligne 18, page 10: «et la Commission canadienne du blé». b) insertion des termes suivants après «cipants», ligne 21, page 10: «autres que la Commission canadienne du blé».

L'amendement est rejeté par cinq voix contre quatre.

Le président: Monsieur McKnight, je pense que le prochain amendement est le vôtre.

M. McKnight: Monsieur le président, j'ai remis au greffier et fait distribuer aux membres du Comité des exemplaires de l'amendement que je compte proposer. Je vais vous en lire le texte, après quoi, j'aimerais vous donner quelques explications, si vous me le permettez.

Je propose qu'on modifie le projet de loi C-155, à l'article 21.(1)b)(ii) de la page 10, en supprimant les lignes 20 à 22 et en les remplaçant par ce qui suit:

l'application de sanctions aux participants ou à telle catégorie d'entre eux, à l'exception des compagnies de chemins de fer qui n'atteignent pas ces objectifs, sanctions qui ne seront pas pécuniaires.

Je pense que l'objet visé par cet amendement est semblable à celui de l'amendement de M. Benjamin. Je ne vois vraiment pas comment un organisme de la Couronne ou un ministre pourrait imposer des sanctions à la Commission canadienne du blé ou à la Commission canadienne des grains, car ces sanctions toucheraient les producteurs, qui sont les principaux, sinon les seuls, participants. Et je ne vois pas non plus comment l'on pourrait sanctionner les compagnies auxquelles participent ces personnes, et c'est pourquoi je pense que ces sanctions ne devraient pas être d'ordre pécuniaire. Je ne sais pas comment cela pourrait se définir, monsieur le président,

[Texte]

depriving them of the ability to deliver their products or depriving them of the ability to have their products sold.

Therefore, my understanding of non-pecuniary would be that the sanctions would meet the intent that Mr. Benjamin meant by the inclusion of the words. We have seen fit to move it by not being specific but by using the word "non-pecuniary" and seeing how that would pass down. I would like the opinion of the general counsel and then the committee's legal counsel as to what pecuniary sanctions they would see applied to the system participants that would not affect the producers and the primary producers.

Mr. Murta: First of all, maybe they are going to tell us what it means.

The Chairman: I think that is incumbent upon Mr. McKnight. Mr. Kroeger.

Mr. Kroeger: Last week we had a number of discussions about the difficulty of envisaging at this point just what kinds of sanctions or awards might be put in place. The general view I expressed at the time was that it might be better to make decisions about what could and could not be done in 1985-1986 or thereafter when the experience had been gained.

The answer to Mr. McKnight's specific question... I will toss out a hypothetical one. One could contemplate a system in which, on the one hand, demurrage was charged for cars that were excessively delayed and, on the other hand, perhaps in which a system of awards was provided for what is known as dispatch—i.e. an extraordinarily rapid turnaround. One could, perhaps, create a fund into which the demurrage would be paid and kept on deposit and those accumulated moneys would be available then for monetary awards to exceptionally good performers. That may or may not be a practical idea. It is a very hypothetical example of the sort of thing that someone may come up with in the next two or three years.

Mr. McKnight: That would in turn, then, be pecuniary.

Mr. Kroeger: Indeed.

Mr. McKnight: Mr. Thompson, that would be a pecuniary award?

Mr. K. Thompson (Senior Counsel, Canadian Transport Commission): Yes.

Mr. Kroeger: Yes. That was what I had contemplated as an indication of why the limitation proposed by Mr. McKnight could cause a problem.

• 1645

Mr. McKnight: And that, Mr. Chairman, through you to our counsel for the committee, would in turn impact upon producers. The hypothetical sanctions that Mr. Kroeger elaborated would impact upon producers. If it is a pecuniary award, it would have impact upon the primary producer, the holding back of demurrage, the awarding of interest out of a special fund.

[Traduction]

mais j'imagine que la plupart des sanctions appliquées auraient des ramifications qui auraient une incidence sur les producteurs, soit en leur refusant la possibilité de livrer leurs produits, soit en leur refusant la possibilité de vendre ces derniers.

D'après mon interprétation de l'expression «non pécuniaire», ces sanctions correspondraient aux intentions qu'entretient M. Benjamin. Nous avons jugé bon de proposer un amendement qui ne serait pas spécifique, mais qui utiliserait l'expression «non pécuniaire». Mais j'aimerais savoir ce que pensent le conseiller général et le conseiller juridique du Comité des sanctions pécuniaires qui, selon eux, pourraient être imposées aux participants sans que ceci ne nuise aux producteurs.

M. Murta: Tout d'abord, ils vont peut-être nous dire ce que cela signifie.

Le président: Je pense que c'est là la responsabilité de M. McKnight. Monsieur Kroeger.

M. Kroeger: La semaine dernière, nous avons eu plusieurs discussions au sujet de la difficulté que nous avons à envisager le genre de sanctions ou de primes qui pourraient être mises en place. J'avais alors expliqué que, selon moi, il serait préférable que nous prenions des décisions sur ce qui pourrait et ce qui ne pourrait pas être fait en 1985-1986, et par la suite, uniquement après avoir acquis une certaine expérience.

Pour répondre à la question de M. McKnight... je vais lancer une hypothèse. On pourrait envisager un système dans le cadre duquel il y aurait, d'une part, des droits de magasinage pour les wagons qui accuseraient un retard excessif et, d'autre part, un système de primes pour la rapidité, pour le travail qui serait fait avec une rapidité exceptionnelle. On pourrait, par exemple, créer un fonds auquel serait versé tout l'argent perçu à titre de frais de magasinage et qui servirait à verser les primes à ceux qui s'acquitteraient exceptionnellement bien de leurs tâches. Je ne sais si ce serait une chose pratique. C'est un exemple purement hypothétique du genre de choses que l'on pourrait peut-être concevoir dans les deux ou trois prochaines années.

M. McKnight: Ce serait, encore une fois, pécuniaire.

M. Kroeger: En effet.

M. McKnight: Monsieur Thompson, il s'agirait de primes pécuniaires?

M. K. Thompson (conseiller supérieur, Commission canadienne des transports): Oui.

M. Kroeger: Oui. C'est pourquoi je pense que la limitation proposée par M. McKnight pourrait éventuellement causer des problèmes.

M. McKnight: Et cela, monsieur le président, aurait à son tour une incidence sur les producteurs. Les sanctions hypothétiques formulées par M. Kroeger auraient une incidence sur les producteurs. Si les primes étaient d'ordre pécuniaire, cela aurait une incidence sur les producteurs... Je parle ici des retenues pour droits de magasinage, du paiement d'intérêts à partir d'un fonds spécial.

[Text]

Mr. Thompson: I think the possibility that Mr. Kroeger described is really one aspect of what is sometimes called positive and negative demurrage.

Demurrage is a penalty imposed for the withholding of equipment beyond a normal period of time, or a certain period of time. Its purpose is to discourage the use of equipment for storage and for uses other than transportation.

Now, what he is suggesting is that if a user of equipment got the car loaded very quickly and was able to return the car to the system within, say, two days instead of four days, that there should be some kind of rotating fund, if you like, from which that participant, or some group of participants would benefit in a money way.

So the impact there would be financial, but it would be positive upon the shipper, for example. This would be the other side of the demurrage coin where, if demurrage is to be charged, and we have to keep in mind that there is a special demurrage regime here because of that order in council, but if demurrage were to be applied and if the shipper fails to utilize the car within his designated time, he suffers a financial penalty.

That is one possible pecuniary award or sanction, if you like, which would have a positive effect on the producer, provided he performed better than he was expected to perform. But you know, the question you have put generally is an extremely difficult question. I think the first two or three years of operation here are going to be necessary in order to find out if, in fact, there are any awards and sanctions that can be applied in a realistic way.

One of the difficulties in using sanctions is that there is a kind of moral element within them that suggests that they are fines. This, to my way of thinking, is an inferior method to a method which would award damages, because damages are assessable in relation to the harm that has been caused, whereas sanctions have this sort of condemnation about them which may or may not be in relationship to the damage of the act complained of.

Mr. McKnight: Mr. Chairman, the wording of "sanction" as I read it in my amendment, from other than the railroad companies, that is what it would be, basically a moral sanction. It would not be pecuniary; it would not be financial, because we do not want it impacting upon the primary producers of grain whose livelihood depends on that. But they are not the people who have control of the system with all the players that are placed in between them. So that is why the sanction was used and the words "non-pecuniary" were placed . . .

Mr. Thompson: If we are talking here about an overall system which, if it works well, is going to benefit all parties, then really, if you impose a sanction on any one of these participants there is a possibility that you will be hurting the whole system.

[Translation]

M. Thompson: Je pense que la possibilité que vient de décrire M. Kroeger est en fait un aspect de ce qu'on appelle parfois les frais de magasinage positifs et négatifs.

Les frais de magasinage sont une pénalité imposée lorsque du matériel est retenu pendant plus longtemps que ce qui serait considéré comme étant une période de temps normale, ou au delà de la période de temps permise. Cela a pour objet de décourager l'utilisation de matériel pour l'entreposage et pour des fins autres que le transport.

Ce qu'il propose, c'est que si un utilisateur du matériel charge très rapidement le wagon et peut retourner le wagon au système dans deux jours au lieu de quatre, il devrait y avoir un fonds de roulement, si vous voulez, dont bénéficierait le participant, ou un groupe de participants.

Ce serait donc financier, mais cela aurait une incidence positive sur l'expéditeur, par exemple. Voilà donc l'autre aspect de la question des droits de magasinage: si des frais sont imposés . . . il ne faut pas oublier qu'il existe un régime spécial de frais de magasinage à cause d'un décret du conseil . . . si ces frais étaient imposés et si l'expéditeur ne respectait pas les dates limites fixées, il aurait à verser une amende.

Ce serait donc une prime ou une sanction pécuniaire qui aurait une incidence favorable sur le producteur, dans la mesure où celui-ci ferait des efforts spéciaux. Mais vous savez, la question que vous avez posée est en fait extrêmement difficile. Il nous faudra attendre, je pense, deux ou trois ans avant de savoir s'il existe des primes ou des sanctions que nous pourrions appliquer de façon réaliste.

L'un des problèmes que pose l'imposition de sanctions, c'est que celles-ci comportent un certain élément moral et qu'elles sont perçues comme étant des amendes. C'est pourquoi, à mon sens, cette méthode est inférieure à une méthode qui permettrait de verser des dommages, parce qu'on peut toujours évaluer des dommages par rapport au mal qui a été fait. Par contre, les sanctions comportent une certaine condamnation qui peut ou qui ne peut pas être relative aux dommages provoqués par le geste ou par le comportement qui fait l'objet de la plainte.

M. McKnight: Monsieur le président, d'après mon interprétation de l'amendement, la «sanction», pour tous les participants, à l'exception des compagnies de chemins de fer, serait une sanction d'ordre moral. Elle ne serait pas pécuniaire; elle ne serait pas financière, parce que nous ne voulons pas que ces sanctions aient une incidence sur les producteurs de grain qui n'ont que cela pour vivre. Mais ce ne sont pas ces gens-là qui contrôlent le système, avec toutes les personnes qui se trouvent aux niveaux intermédiaires. C'est pourquoi nous avons utilisé le mot sanction et ajouté l'expression «non pécuniaire» . . .

M. Thompson: Si nous discutons ici d'un système d'ensemble qui, s'il fonctionne bien, va bénéficier à toutes les parties concernées, alors, si vous imposez une sanction à l'un des participants, il est possible que vous nuisiez au système dans son ensemble.

[Texte]

If you are going to talk about non-financial sanctions, then I think you are limited to some kind of public criticism or whatever, because almost any kind of sanction that I can think of is translatable into dollars and that may not be the best kind of sanction. It may have the effect of weakening the whole system.

Mr. McKnight: I will go over it. Sanctions to be applied to system participants or any classes thereof other than railways, that do not meet performance objectives referred to in paragraph (a), shall be non-pecuniary.

• 1650

Mr. Thompson: Yes, that is the motion, and I think in practical terms it would limit the sanctions to a kind of public scolding, if you like, because that is the only kind of sanction that does not translate into dollars.

Mr. McKnight: Mr. Chairman, just to finish.

Mr. Bockstael is making indications of slapping his wrist. I can assure Mr. Bockstael, through you, Mr. Chairman, that if the producers were made aware of any system participant, be it an elevator company, the Canadian Wheat Board or the Canadian Grain Commission . . . that if they were made aware publicly of some part of the system being fouled up by any of those agencies the producers through the elevator companies would take their own financial sanctions and through their representatives would take very strong measures to make sure that it did not happen again through the two Crown corporations. Therefore we believe on this side that that would be adequate; the wrath of the primary producer would certainly be adequate in making any changes that may be necessary to the other system participants as they are described in this bill.

The Chairman: Thank you.

Mr. Kroeger.

Mr. Kroeger: Mr. Chairman, I readily understand Mr. McKnight's reluctance to see any provision that could result in a cost to producers. The only caution I would express is that if you had a system of awards and sanctions that really worked and increased the efficiency of the system that could actually reduce costs to producers, and not, if you like, in respect of an immediate sanction.

If car turn-around time were improved . . . It has been pointed out to this committee before that a one-day improvement in the average car turn-around time is worth about \$80 million or \$90 million in hopper cars. At some point the cost of hopper cars is going to be incorporated into the freight rate. If a system of awards and sanctions worked well so you did not have to buy those hopper cars, then even though some costs might have been imposed at certain points in the past it is quite possible there would be a net saving to producers.

[Traduction]

Si vous voulez vous limiter à des sanctions non financières, alors, tout ce que vous pouvez envisager, c'est une espèce de critique publique, ou autre, parce que toutes les sanctions auxquelles je puis penser sont traduisibles en dollars, ce qui n'est peut-être pas la meilleure solution. Cela pourrait avoir pour effet d'affaiblir tout le système.

M. McKnight: Je vais reprendre. L'application de sanctions aux participants ou à telle catégorie d'entre eux, à l'exception des compagnies de chemins de fer, qui n'atteignent pas ces objectifs, sanctions qui seront non pécuniaires.

M. Thompson: Oui, c'est la motion, et je pense en fait que les sanctions se limiteraient en quelque sorte à une réprimande publique, si vous voulez, parce que c'est la seule sorte de sanction qui ne se traduit pas en dollars.

M. McKnight: Monsieur le président, pour finir.

M. Bockstael ne semble pas prendre la chose au sérieux. Je peux garantir à M. Bockstael, par votre intermédiaire, monsieur le président, que si l'on annonçait aux producteurs qu'un participant—qu'il s'agisse d'une compagnie d'élévateurs, de la Commission canadienne du blé ou de la Commission canadienne des grains—que si on leur annonçait publiquement qu'une partie du système était perturbée par l'un ou l'autre de ces organismes, les producteurs, par l'intermédiaire des compagnies d'élévateurs, prendraient leurs propres sanctions financières et, par l'intermédiaire de leurs représentants, prendraient des mesures très sévères pour s'assurer que cette situation ne se reproduise plus chez les deux sociétés de la Couronne. Nous croyons donc, quant à nous, que ce serait suffisant; la colère engendrée chez les producteurs du secteur primaire suffirait certainement à apporter les changements qui pourraient se révéler indispensables pour les autres participants tels que décrits dans le projet de loi.

Le président: Merci.

Monsieur Kroeger.

M. Kroeger: Monsieur le président, je comprends très bien que M. McKnight puisse s'opposer à toute disposition qui pourrait entraîner des frais pour les producteurs. La seule réserve que je me permets de faire, c'est que si nous avions un système de primes et de sanctions vraiment fonctionnel qui rendrait le système plus efficace, il se pourrait alors que les frais des producteurs soient vraiment moindres et non pas, si vous voulez, par rapport à une sanction immédiate.

Si on améliorait la durée de rotation des wagons . . . On a déjà signalé au comité qu'en améliorant d'une journée la durée moyenne de rotation des wagons, on épargnerait entre \$80 millions et \$90 millions de wagons-trémies. À un moment donné le coût des wagons-trémies devra être compris dans le taux du fret. Si nous avions un système de primes et de sanctions efficaces de sorte qu'il ne soit pas nécessaire d'acheter des wagons-trémies, alors même si certains frais auraient pu être imposés à un certain moment donné dans le passé, il est bien possible que les producteurs fassent des économies.

[Text]

The Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: I certainly want to support Mr. McKnight's amendment, and I would ask the members on the government side to really reconsider because I think he is in effect providing some safeguards against the producers' finally being charged with the task of paying sanctions for their own system. I think it is a precaution that should be incorporated in the bill because really I look at this bill with the hope that the objective of achieving an improved grain handling and transportation system will be in the final analysis in the best interests of the producers, and for the producers to be imposing sanctions upon themselves I think is contradictory and certainly would go against the grain of the bottom line objective. So I would really ask the members opposite to seriously give consideration to this amendment.

The Chairman: Mr. Reid.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): I would like to ask Mr. Kroeger if he could give me an example of a non-pecuniary sanction or award.

Mr. Kroeger: I think if the non-pecuniary limitation were made that would really amount to a continuation after 1985-86 of what in the bill is called "the notional system". It is a tally system: you keep score of how people are doing and perhaps you make public what their performance has been against the tally system. But other than the railways there is no award or sanction that has any effect.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): What we are really doing in this particular clause is trying to compensate for the fact that we are paying the funds directly to the railway and not putting them out into the system to allow the system to develop as it might.

• 1655

We have to compensate some way for the regulatory process, to try to make some moves towards efficiency compulsory on everybody, since they are obviously... it is not necessarily going to be in their best interests under this new scheme.

The Chairman: Mr. Kroeger.

Mr. Kroeger: I think it is accurate to say that, if more play were given to market forces, the market itself would provide the system of awards and sanctions.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Our problem is what would happen if we were to have fights among different groups of producers, disagreements over changes in allocation of cars, or what have you. How is that to be resolved if there are no sanctions and no awards?

Mr. Kroeger: Excuse me, I missed the question.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): My question is this: Without having any kind of effective awards and sanctions, how are disputes going to be resolved among competing groups? Presumably, there are stresses on the system from the variety of system participants. If you have no effective awards

[Translation]

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Bien sûr, j'appuie l'amendement de M. McKnight et je demanderais aux membres du côté du gouvernement de vraiment réexaminer la question parce que je pense, en effet, qu'il offre des garanties afin que les producteurs n'aient pas finalement à payer les sanctions pour leur propre système. À mon avis, c'est une précaution qui devrait être ajoutée au sujet de loi parce que j'espère vraiment qu'un meilleur système de manutention et de transport du grain sera, en dernière analyse, dans le meilleur intérêt des producteurs. Ce serait absurde que les producteurs s'imposent des sanctions et certainement contre l'esprit de l'objectif fondamental. Par conséquent, je demanderais à la partie adverse d'étudier sérieusement ce projet d'amendement.

Le président: Monsieur Reid.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Je voudrais demander à M. Kroeger de me donner un exemple de sanction ou de prime non pécuniaire.

M. Kroeger: Je crois qu'en imposant cette restriction, on prolongerait en fait au-delà de 1985-1986 ce qu'on appelle «le système théorique» dans le projet de loi. C'est un système de pointage; on tient compte des résultats obtenus et on peut les publier. À part les compagnies de chemin de fer, aucune prime ou sanction n'a effet.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Ce que nous faisons vraiment dans ce cas précis, c'est d'essayer de compenser pour le fait que nous versons les fonds directement aux compagnies de chemin de fer et que nous ne les investissons pas dans le système pour lui permettre de se développer à sa façon.

Il nous faut compenser de quelque façon l'effet du processus de réglementation par un effort vers une efficacité qui serait imposée à tous, puisqu'ils sont de toute évidence... ce nouveau régime ne servira pas nécessairement leur intérêt.

Le président: Monsieur Kroeger.

M. Kroeger: Il est juste, je crois, de dire que si l'on permettait aux forces du marché de jouer davantage, le marché lui-même assurerait le système de sanctions et récompenses.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Mais le problème qui se pose pour nous est celui-ci: que se passerait-il si nous avions des querelles entre divers groupes de producteurs, des désaccords au sujet de changements dans l'attribution de wagons, ou autres choses du genre. Comment ces situations pourraient-elles être réglées si nous ne disposons pas de sanctions et récompenses?

M. Kroeger: Excusez-moi, j'ai raté votre question.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Ma question est la suivante: sans un système efficace quelconque de sanctions et récompenses, comment réglerait-on les disputes entre groupes compétitifs? La diversité des participants entraîne sans doute des heurts à l'intérieur du système. Si nous ne disposons

[Texte]

and sanctions—which we would have if, in fact, this amendment passed—how are you going to make sure decisions are actually taken, if it were not in anybody's interest to take them?

Mr. Kroeger: Depending on what experience shows us in the next three years about the practicability of a system of awards and sanctions, the existence of an effective sanction, even though it was never used, could be effective as a way of conditioning the sorts of discussions that would take place about problems in the system. In that sense, again the perpetuation of what would amount to the notional system would be weaker.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): There will not be any sanctions or awards in place for three years anyway, will there?

Mr. Kroeger: That is correct.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): It would be possible to incorporate into our review phase perhaps, a look at awards and sanctions in view of what happens to the system in three to five years.

Mr. Kroeger: I think that is, in fact, provided for in the bill.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): That is my understanding.

Mr. Kroeger: The awards and sanctions system is singled out for review. The point I made in earlier discussions of the committee was that it might be preferable not to constrain the kind of thinking and experimentation which could go on in the trial period but, rather, to reserve decisions about what limitations should be placed on the system of awards and sanctions after the 1985-1986 review is carried out.

The Chairman: Thank you, Mr. Reid. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I have a question for our committee counsel and Mr. Lefebvre. Then I would like also to make a comment, once I get some opinion.

Over the weekend, I woke up in the middle of the night a couple or three times to consider the difference between the words "sanction" and "penalty"—or any other word equivalent to "penalty". Through you, Mr. Chairman, may I ask...

The Chairman: You are a light sleeper, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Through you, Mr. Chairman, may I ask Mr. Thompson this, and Mr. Lefebvre may wish to give an opinion as well. Does "sanction" not imply an ongoing sanction that exists hour by hour, day by day, until the sanction ceases, and that a "penalty" is a one-shot penalty as it would apply to anyone who is guilty? The word "penalty" would be a better choice to use throughout this bill; if not throughout it, then certainly in this clause. "Penalty" is a word that would apply

[Traduction]

d'aucun système efficace de sanctions et récompenses, ce qui ne serait effectivement pas le cas si cet amendement était adopté, comment nous assurer de la prise effective des décisions, s'il n'est pas dans l'intérêt de qui que ce soit de les prendre?

M. Kroeger: Dépendamment de notre expérience au cours des trois prochaines années au sujet de l'opportunité d'un système de sanctions et récompenses, l'existence d'une sanction efficace, même si elle n'était jamais utilisée, pourrait se révéler précieuse en tant que moyen d'imposer des limites précises aux genres de discussions qui pourraient intervenir au sujet de problèmes à l'intérieur du système. En ce sens, il serait plus difficile de perpétuer un système qui serait autant dire imaginaire.

M. Reid (Kenora—Rainy River): De toute façon, il n'y aura pas de sanctions ou récompenses appliquées avant trois ans, n'est-ce pas?

M. Kroeger: C'est exact.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Sans doute serait-il possible d'incorporer à notre phase d'examen une étude des sanctions et récompenses en fonction de ce qui se passera dans le système d'ici trois à cinq ans.

M. Kroeger: Je crois que cela est effectivement prévu dans le projet de loi.

M. Reid (Kenora—Rainy River): C'est bien ce que j'ai compris.

M. Kroeger: Il est expressément prévu que le système de sanctions et récompenses fera l'objet d'un examen. J'ai d'ailleurs souligné lors de discussions antérieures du Comité qu'il serait sans doute préférable de ne pas imposer de limites au genre de notions et d'expérimentation qui pourraient intervenir pendant la période d'essai, mais de ne décider qu'après l'examen de 1985-1986 des limites qui devraient être imposées au système de sanctions et récompenses.

Le président: Merci monsieur Reid. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, je désirerais poser une question au conseiller auprès du Comité et à M. Lefebvre. J'aimerais ensuite formuler un commentaire dès que j'aurai entendu une opinion quelconque.

Au cours de la fin de semaine, je me suis réveillé deux ou trois fois au milieu de la nuit pour réfléchir à la distinction entre les termes «sanction» et «pénalité», ou tout autre terme équivalent à «pénalité». Par votre intermédiaire, monsieur le président, puis-je demander...

Le président: Vous avez le sommeil léger, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Par votre intermédiaire, monsieur le président, puis-je poser cette question à M. Thompson, et il se peut que M. Lefebvre désire aussi faire connaître son opinion. Le terme «sanction» n'implique-t-il pas quelque chose de permanent, qui existe heure après heure, jour après jour, jusqu'à ce que la sanction soit levée, tandis que le terme «pénalité» serait une chose appliquée en une seule occasion à toute personne coupable? L'usage du terme «pénalité» constituerait un

[Text]

to a non-performer in certain circumstances; otherwise; otherwise, if you apply a sanction, the sanction applies to anything and everything they do in relation to that particular problem, hour by hour and day by day—you know, if it has to do with car loadings or car unloadings. The sanction cannot really be specifically applied. It is really only a penalty. It is like when you are found guilty on a parking ticket or a speeding charge; the penalty applies to you for that occasion. Whereas, a sanction might apply across the board or over a longer period and to other events.

• 1700

The Chairman: Mr. Thompson.

Mr. Thompson: I would have to check the words and phrases to see if these words have been commented upon judicially, and I presume they have been; but a preliminary view that I would have would be that the word "sanction" is a larger word which will include either an ongoing penalty or a penalty that would be applied to meet the particular circumstances of an offence, if you like. So I think the word "sanction", for example, in terms of penalties is the word that is applied in international relations, where one country applies sanctions against another. These would be in the form of trade sanctions, or whatever. And it is true, there is a connotation of some continuance going on.

But I think the word "sanction" can also include the shorter and more abrupt entity called "a penalty". So I think as the word is used in this particular bill, it would admit of either the sort of long-term pain, or the short-term pain that a penalty would connote.

Mr. Benjamin: The Canadian Wheat Board already applies a continuing sanction on any grain company that misships a carload of grain, for example, either by grade or by quality. There is an ongoing sanction by the Canadian Wheat Board on elevator companies, and that is in place all the time. If an elevator company does misship a carload of grain, by grade or quality, then the penalty of the sanction is applied to the elevator company in that particular instance.

Mr. Thompson: I can see what you are driving at, but I would not think we could put too fine a point on this distinction between sanction and penalty. Certainly, generally speaking, both are intended to have an adverse effect on whoever happens to be the victim of these sanctions or penalties. I think in any scheme of sanctions there would have to be situations where there was a continuing disability imposed on somebody, and also there would have to be the freedom to impose a sort of one-time penalty, depending on

[Translation]

meilleur choix dans tout le bill, et sinon dans son ensemble, certainement dans le présent article. Le terme «pénalité» s'appliquerait à une personne fautive en certaines circonstances; autrement; autrement, si l'on impose une sanction, celle-ci s'applique à absolument tout ce que cette personne fait en rapport avec ce problème particulier, heure après heure et jour après jour, vous savez, s'il s'agit, par exemple, de chargements ou déchargements de wagon. La sanction ne peut vraiment pas être appliquée de façon spécifique. En réalité ce n'est qu'une pénalité. C'est tout comme lorsque vous êtes reconnu coupable de violation de stationnement ou d'excès de vitesse: la pénalité s'applique à vous pour cette occasion précise, tandis que la sanction pourrait s'appliquer à toute occasion ou pendant une période plus longue et à d'autres incidents.

Le président: Monsieur Thompson.

M. Thompson: Il me faudrait vérifier les termes et expressions afin d'établir s'ils ont fait l'objet de commentaires de la part d'hommes de loi et je suppose bien que oui, mais, à première vue, je dirais que le terme «sanction» est plus vaste dans son acception et comprend soit une pénalité de nature permanente, soit une pénalité qui serait imposée pour satisfaire aux circonstances particulières d'un délit, si l'on veut. Je pense donc que le terme «sanction», par exemple, si l'on parle de pénalités, est celui qui s'applique dans le domaine des relations internationales lorsqu'un pays prend des sanctions contre un autre. Cela se produirait sous forme de sanctions commerciales ou sous quelque autre forme que ce soit. Et il est vrai en effet que ce terme implique une notion de continuité.

Mais je crois que le terme «sanction» peut également comprendre la notion plus brève et plus soudaine de «pénalité». J'estime donc que le terme, tel qu'utilisé dans le projet de loi, pourrait s'appliquer tout aussi bien à une peine de longue durée qu'à la peine de nature plus brève que suppose une pénalité.

M. Benjamin: La Commission canadienne du blé inflige déjà une sanction permanente à toute société de grain se rendant coupable de l'expédition, par exemple, d'un wagon de grain non conforme à la catégorie ou à la qualité déclarée. Il existe une sanction permanente imposée par la Commission canadienne du blé, à savoir lorsqu'une société exploitant un élévateur expédie une cargaison de grain non conforme à la catégorie ou à la qualité déclarée, alors la pénalité prévue par ladite sanction est infligée à cette société à cette occasion particulière.

M. Thompson: Je vois où vous voulez en venir, mais je ne crois pas que nous pourrions bien préciser cette distinction entre les termes «sanction» et «pénalité». En règle générale, il est bien sûr que les deux prévoient la survenance d'un effet nocif à l'endroit de toute personne se trouvant victime de ces sanctions ou pénalités. Je crois que, dans quelque régime de sanctions que ce soit, il se trouverait nécessairement des situations où un handicap permanent serait infligé à une personne quelconque et, en même temps, il faudrait avoir la latitude d'infliger un genre de pénalité unique selon le genre de

[Texte]

whatever it was these entities or participants had failed to do that they were supposed to do.

I would think in the case of a railway company, if they were to pick up cars, for example, there might be some very small nominal fine or penalty, and not an ongoing sanction. But if you had one system participant systematically disobeying the administrator, then there might be some kind of sanction applied, and that would have an ongoing effect.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, if Mr. Lefebvre has no opinion in this matter, I want to say we can support this amendment, because if the sanction is monetary on a system participant, like the Canadian Wheat Board, or monetary on the Canadian Grain Commission, then that means that the grain producer, the producer, will be paying the bill for the fault of some elevator company, port, or terminal; and unless the sanction . . . I prefer the word "penalty" . . . Let us take the case of carloadings or unloadings, if the government will not agree to this amendment, then the sanction or penalty on an elevator company or terminal, or any other system participant, if it is going to be monetary, should come out of the storage, elevation and handling charges of the elevator company. It should not come out of the funds for the Canadian Wheat Board, because if it comes out of the funds for the Canadian Wheat Board, that means that the producer is footing the bill. I tried these amendments last week with my colleagues and they turned them down. The producer is going to pay for somebody else's mistakes or non-performance. So you penalize the culprit out of any benefits he may be receiving by way of storage, elevation or handling charges.

• 1705

I agree with the amendment. If the government will not agree to it, it seems to me that there has to be a further amendment, which spells out who is going to pay the sanction, who is going to pay the penalty. Surely, it should be the person who commits the non-performance. If it is a producer car and that producer left his car sitting on a siding for two weeks before he loaded it, fine, he pays. But if it is an elevator company or terminal, or something that some port authority does, or that the St. Lawrence Seaway Authority does, damn it, the producer should not have to pay, or the taxpayer should not have to pay; it should come out of the pockets of the recipient of any fees or charges that they are legally allowed to charge.

I would suggest, sir, that since the Wheat Board can exert sanctions in any event, and already does, the amendment is proper. If the government will not accept that, we will be prepared to move a further amendment that will spell out who will pay those penalties and those sanctions.

The Chairman: Mr. Lefebvre.

[Traduction]

choses que le groupe ou le participant en question n'a pas fait alors qu'il aurait dû le faire.

Je crois que, par exemple, dans le cas d'une société de chemins de fer, si celle-ci omettait de ramasser des wagons, on pourrait imposer une amende ou pénalité nominale et non pas une sanction permanente. Par contre, si un participant au système désobéit systématiquement à l'administrateur, on pourrait sans doute alors appliquer une sanction quelconque, et cela aurait un effet durable.

M. Benjamin: Monsieur le président, si monsieur Lefebvre n'a pas d'opinion à formuler à ce sujet, je désire déclarer que nous pouvons appuyer cet amendement, car, si la sanction est de nature financière à l'endroit d'un participant au système, notamment la Commission canadienne du blé ou la Commission canadienne du grain, cela signifie que le producteur de grain, le producteur, paiera la note et subira ainsi les conséquences d'une faute commise par une société quelconque exploitant un élévateur ou encore un port ou un terminal; et à moins que la sanction . . . je préfère le terme «pénalité» . . . Prenons le cas des chargements ou déchargements de wagons; si le gouvernement ne convient pas de cet amendement, cela signifie que la sanction ou pénalité imposée à une société exploitant un élévateur ou à un terminal, ou à tout autre participant à un système, devrait être imputée aux frais d'entreposage, d'élévateur et de manutention de la société exploitant un élévateur. Cette sanction ne devrait pas être imputée au fonds de la Commission canadienne du blé, car, dans ce cas, cela revient à dire que le fardeau financier retombe sur le producteur. J'ai fait l'essai de ces amendements la semaine dernière auprès de mes collègues, qui les ont rejetés. Le producteur va devoir payer à cause des erreurs ou du mauvais rendement de quelqu'un d'autre. Vous punissez ainsi le coupable à même tous les avantages qu'il peut recevoir au chapitre des frais d'entreposage, d'élévation ou de manutention.

J'appuie l'amendement. Si le gouvernement ne veut pas l'appuyer, il me semble qu'il faut un nouvel amendement précisant qui va payer la sanction, qui va payer l'amende. Bien sûr, ce devrait être la personne qui accuse le mauvais rendement. S'il s'agit d'un wagon d'un producteur et que celui-ci immobilise son wagon dans une voie de service durant deux semaines avant de le charger, d'accord, il paie. Mais s'il s'agit de quelque chose qui a été fait par une compagnie d'élévateur, un terminal, une administration portuaire ou encore l'administration de la Voie maritime du Saint-Laurent, merde, ce n'est pas le producteur qui devrait payer, ni le contribuable; l'argent devrait être déboursé par le bénéficiaire de tous frais qu'il est légalement autorisé à imposer.

Je suis d'avis, monsieur, que, puisque la Commission du blé peut exercer des sanctions de toute manière et qu'elle le fait déjà, l'amendement est fondé. Si le gouvernement ne l'accepte pas, nous serons disposés à proposer un nouvel amendement précisant qui devra payer ces amendes et ces sanctions.

Le président: Monsieur Lefebvre.

[Text]

Mr. D. Lefebvre: From what I hear, Mr. Chairman, I think the words of the amendment do not achieve the intention. As it is worded, I think the amendment—and it was Mr. Farquhar who brought this to my attention—excludes the railways from any system of sanction, or at least it could be interpreted that way.

This is the clause that gives the authority to apply sanctions to the railways and others, and by excluding the railways it would not be clear whether the railways are subject. When we come to (2), it is clear there that it is intended to apply sanctions to the railways. I have some words I could suggest, if that would be of assistance.

The Chairman: We seem to have gotten rather involved here in the meaning of words, but we are on Mr. McKnight's amendment, as I recall it, and perhaps this would be a good time to put the amendment. Before I put the amendment, suggest your changes, so that we do not have to amend the amendment.

Mr. D. Lefebvre: My changes would be in Clause 21.(2). Clause 21.(1)(b)(ii) would remain the same, authorizing sanctions to all participants and (2) would read as follows:

The sanctions referred to in (1) shall, in respect of system participants other than a railway company, be non-pecuniary and in respect of a railway company consist of

The Chairman: Mr. McKnight.

• 1710

Mr. McKnight: If, in the opinion of the legal counsel to the committee, that form of amendment in Clause 21.(2) would reaffirm the intent of my amendment so that the producers, either through the Canadian Wheat Board or the elevator companies or the Canadian Grain Commission, would not suffer pecuniary sanctions to any form of their production through that amendment, again realizing that limitations on the ability of those producers to ship their grain and move it to a sales position is a form of pecuniary sanction, I would withdraw my motion with the unanimous consent if in the opinion of the counsel to the committee that would be met.

Mr. Thompson: Mr. Chairman, I think the wording as expressed by Mr. Lefebvre certainly accomplishes what Mr. McKnight's amendment proposed to accomplish and has the advantage of removing any doubt about the inclusion of railway companies among the system participants who are subject to sanctions.

Mr. McKnight: With the consent of the committee, I would ask that my motion be withdrawn, and unless there is a further amendment prior to Clause 21.(2) I would be prepared to move a further amendment.

[Translation]

M. D. Lefebvre: D'après ce qui a été dit, monsieur le président, je pense que la lettre de l'amendement n'est pas conforme à l'esprit visé. Dans son libellé actuel, je pense que l'amendement—et c'est M. Farquhar qui a éveillé mon attention là-dessus—exclut les chemins de fer de tout système de sanctions, ou du moins il pourrait être interprété de cette manière.

Il s'agit de la clause qui fournit le pouvoir d'appliquer les sanctions aux chemins de fer et à d'autres parties et, si l'on exclut les chemins de fer, on ne voit pas très bien si les chemins de fer sont soumis ou non à cette disposition. Lorsque nous en venons à (2), il est manifeste à cet endroit qu'on veut appliquer les sanctions aux chemins de fer. Je pourrais suggérer l'utilisation de certains mots, si cela devait être utile.

Le président: J'ai l'impression que nous en sommes venus à un débat assez complexe sur le sens des mots, mais nous étudions actuellement l'amendement de M. McKnight, si je me souviens bien, et ce serait peut-être le bon moment de soumettre l'amendement. Avant de le faire, veuillez proposer vos changements, pour que nous n'ayons pas à modifier l'amendement.

M. D. Lefebvre: Mes changements seraient dans la clause 21.(2). La clause 21.(1)(b)(2) demeurerait la même et elle autoriserait des sanctions contre tous les participants et (2) se lirait de la manière suivante:

Les sanctions visées à l'alinéa (a) en ce qui concerne les participants autres que les compagnies de chemin de fer sont non financières et, en ce qui concerne les compagnies de chemin de fer constituent en

Le président: Monsieur McKnight.

M. McKnight: Si, de l'avis du conseiller juridique du comité, cette forme d'amendement du paragraphe 21.(2) doit traduire l'esprit de mon amendement en ce sens que les producteurs, que ce soit par l'intermédiaire de la Commission canadienne du blé, des compagnies d'éleveurs ou de la Commission canadienne du grain ne subiraient aucune sanction financière que ce soit à l'égard de leur production du fait de cet amendement, étant bien entendu, encore une fois, que les limites quant à l'aptitude de ces producteurs à expédier leur grain et à le transporter vers un poste de vente constituent une forme de sanction financière, je retirerais ma motion s'il y a consentement unanime et si, de l'avis du conseiller du comité, cet objectif était atteint.

M. Thompson: Monsieur le président, je pense que le libellé exprimé par M. Lefebvre réalise certes le but de l'amendement de M. McKnight et qu'il a l'avantage de retirer tout doute sur la présence des compagnies de chemins de fer parmi les participants qui sont soumis à des sanctions.

M. McKnight: Avec le consentement du comité, je demande que ma motion soit retirée et, à moins qu'il y ait un nouvel amendement avant le paragraphe 21.(2), je suis disposé à proposer un nouvel amendement.

[Texte]

The Chairman: Is it agreed that Mr. McKnight may withdraw his amendment?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Agreed. Thank you.

All right. That would be the next amendment then so Clause 21.(1)(a) and Clause 21.(1)(b)(i) and (ii) stand as they are.

An hon. Member: They have been amended.

The Chairman: The amendments did not pass.

An hon. Member: One did after "basis of tonnage".

The Chairman: Well, yes, in the (a) part. But the (b) part stands as is. Correct?

Clause 21.(2).

Mr. McKnight: I have an amendment.

The Chairman: You have an amendment.

Mr. McKnight: I have an amendment, Mr. Chairman, starting at line 30.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Can he amend his own amendment?

The Chairman: He has withdrawn so he is not amending. He is amending Clause 21.(2).

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, what happened? Mr. McKnight withdrew his amendment about sanctions in (ii) . . .

The Chairman: Yes.

Mr. Benjamin: —and then Mr. Lefebvre suggested to Mr. McKnight some new wording, which I take it is now not going to be in (ii) . . .

The Chairman: It is going to be in subclause (2).

Mr. McKnight.

Mr. McKnight: Mr. Chairman, I move that Bill C-155 be amended in Clause 21.(2) at line 30 by inserting after the word "shall":

(a) in respect of system participants other than railway companies be non-pecuniary, and (b)

• 1715

The Chairman: It would be much neater, Mr. McKnight, if you withdrew Clause 21.(2), and proposed a new one.

Mr. McKnight: Okay; I never had to do this out in the field. I move we withdraw Clause 21.(2), at page 10, and substitute therefor:

(2) The sanctions referred to in subparagraph (1)(b)(ii) shall, in respect of system participants other than railway companies be non-pecuniary.

[Traduction]

Le président: Acceptons-nous que M. McKnight puisse retirer son amendement?

Des voix: Accepté.

Le président: Accepté. Merci.

D'accord. Cela serait donc le prochain amendement, de sorte que les dispositions 21.(1)a) et 21.(1)b) et (ii) sont maintenues dans leur forme originale.

Une voix: Elles ont été modifiées.

Le président: Les amendements n'ont pas été acceptés.

Une voix: Il y en a un qui l'a été après «tonnage».

Le président: Oui, d'accord, dans la partie a). Mais la partie b) demeure inchangée. D'accord?

Disposition 21.(2)

M. McKnight: J'ai un amendement à proposer.

Le président: Vous avez un amendement.

M. McKnight: J'ai un amendement, monsieur le président. Cela commence à la ligne 30.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Peut-il modifier son propre amendement?

Le président: Il l'a retiré, de sorte qu'il ne le modifie pas. Il modifie la disposition 21.(2).

M. Benjamin: Monsieur le président, que s'est-il passé? M. McKnight a retiré son amendement relatif aux sanctions dans (ii) . . .

Le président: Oui.

M. Benjamin: . . . puis M. Lefebvre a suggéré à M. McKnight une nouvelle formulation qui, si je comprends bien, ne se trouvera plus dans (ii) . . .

Le président: Elle va se trouver dans le paragraphe (2).

Monsieur McKnight.

M. McKnight: Monsieur le président, je propose que le projet de loi C-155 soit modifié au paragraphe 21.(2), ligne 30, par l'insertion, après le mot «consiste», de la formulation suivante:

a) en ce qui concerne les participants autres que les compagnies de chemins de fer, en mesures non financières et b)

Le président: Ce serait beaucoup plus élégant, monsieur McKnight, si vous retiriez la disposition 21.(2) pour en proposer une nouvelle.

M. McKnight: D'accord; je n'ai jamais eu à faire un travail de ce genre sur le terrain. Je propose que nous retirions la clause 21.(2), à la page 10, pour la remplacer par ce qui suit:

(2) Les sanctions visées au sous-alinéa (1)b)(ii) consistent, en ce qui concerne les participants autres que les compagnies de chemins de fer, en mesures financières.

[Text]

The Chairman: Moved by Mr. McKnight that Clause 21.(2) be amended by striking out lines 29 to 35, at page 10, and substituting the following therefor:

(2) The sanctions to be applied to system participants or any classes thereof that do not meet the performance objectives referred to in paragraph (a) shall:

(a) in respect of a system participant other than a railway company be non-pecuniary, and

(b) in respect of a railway company consist . . .

You are also taking out the words "as prescribed by regulations made to pursuant,..."

Mr. McKnight: No, no!

The Chairman: You really make it easy for a chairman, you guys.

All right, I have it. By jove, I have it! So Clause 21.(2) would read as follows, if you can follow me: The sanctions referred to in subparagraph (1)(b)(ii) shall (a), in respect of a system participant other than a railway company, be non-pecuniary, and (b), in respect of a railway company, and then we go on, consist of a reduction in the government payments to the railway company under Part III prescribed by regulations made by the Governor in Council not exceeding an amount that, in the opinion of the Commission, is equal to 40% of the contribution toward the constant costs to the railway company within the meaning of paragraph (b) and the definition "estimated eligible cost" in subsection 34.(1).

• 1720

Shall the amendment . . .

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, may I ask Mr. Thompson a question on this amendment? I think it is a good one.

Mr. Thompson, in your opinion, the system participants other than railway companies, if the sanction is non-pecuniary, would that prohibit the Grain Transportation Administrator's interfering with the allocation of railway cars? Would you consider allocation of railway cars pecuniary?

Mr. Thompson: I would think if someone wanted railway cars and were not given railway cars, that would operate as a pecuniary blow to that particular shipper. So to the extent that people who might feel that they are entitled to cars did not get cars, that would be a pecuniary sanction.

Mr. Benjamin: Good. That makes it all the better an amendment, Mr. Chairman. Then they cannot interfere with the allocation of cars.

The Chairman: Mr. Flis.

Mr. Flis: Mr. Chairman, I have heard the caution of both legal counsel, but especially counsel to the committee, about how this would weaken the sanctions once you put that term "non-pecuniary" in there. So we would have to vote against

[Translation]

Le président: Il est proposé par M. McKnight que la disposition 21.(2) soit modifiée par la radiation des lignes 29 à 35 de la page 10, et leur remplacement par ce qui suit:

(2) Les sanctions à appliquer aux participants ou à tout groupe de participants qui ne satisfont pas aux objectifs en matière de rendement visés à l'alinéa a) consistent:

a) en ce qui concerne les participants autre que les compagnies de chemins de fer, en mesures non financières et

b) en ce qui concerne les compagnies de chemins de fer, en des . . .

Vous enlevez aussi les mots «selon les prescriptions des règlements édictés en vertu . . . ».

M. McKnight: Non, non!

Le président: On peut dire que vous rendez la vie facile à à président!

D'accord, je l'ai. Bravo, je l'ai! Le paragraphe 21.(2) se lirait donc de la manière suivante, si vous pouvez me suivre: Les sanctions visées au sous-alinéa (1)(b)(ii) consistent, en ce qui concerne les participants autres que les compagnies de chemins de fer, a) en mesures non financières et b) en ce qui concerne les compagnies de chemins de fer, puis nous poursuivons, en des réductions, fixées par règlement du Gouverneur en conseil, sur les versements que leur fait l'État en vertu de la Partie III, d'au plus un montant qui, de l'avis de la Commission, est égal à 40 p. 100 de la contribution applicable à leurs frais fixes au sens de l'alinéa b) de la définition de «coûts admissibles estimatifs», au paragraphe 34.(1).

L'amendement est-il . . .

M. Benjamin: Monsieur le président, j'aimerais poser une question à M. Thompson au sujet de cet amendement. Je pense que c'est un bon amendement.

Monsieur Thompson, selon vous, en ce qui concerne les participants autres que les compagnies de chemins de fer, si les sanctions sont des mesures non financières, cela interdirait-il à l'administrateur du transport du grain d'intervenir dans la répartition des wagons ferroviaires? Considérez-vous que la répartition des wagons est une mesure financière?

M. Thompson: Je pense que si quelqu'un désire des wagons et qu'on ne les lui accorde pas, cela joue le rôle d'une punition financière contre cet expéditeur particulier. Ainsi, dans la mesure où des gens peuvent penser qu'ils ont droit à des wagons et qu'ils n'en obtiennent pas, cela constituerait une sanction financière.

M. Benjamin: Très bien. Cela améliore encore l'amendement. Monsieur le président, cela veut dire qu'ils ne peuvent pas intervenir dans la répartition des wagons.

Le président: Monsieur Flis.

M. Flis: Monsieur le président, j'ai entendu la mise en garde des deux conseillers juridiques, mais particulièrement du conseiller du comité au sujet de l'affaiblissement des sanctions du fait de l'adoption de l'expression «non financières». Nous

[Texte]

this amendment. Again, so as not to be bogged down on one section but get moving, I would call the question.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, may I ask a question again of our legal counsel, Mr. Lefebvre and Mr. Kroeger?

What kind of a pecuniary sanction can you put against the Canadian Wheat Board or the Canadian Grain Commission, or any other agency of the Crown?

The Chairman: That is not a question, it is an argument.

Mr. Benjamin: It is, Mr. Chairman; it is very pertinent to what Mr. Flis just had to say. He wants "pecuniary" left in there. "Pecuniary" cannot be applied to an agency of the Crown by another agency.

The Chairman: Mr. Kroeger.

Mr. Benjamin: It is totally irrelevant.

The Chairman: You are answering your own question, Mr. Benjamin. Now, either you are asking a question or you are arguing, one or the other.

Mr. Benjamin: I am arguing, but I would like an opinion . . .

The Chairman: All right, but do not do it under the guise of putting a question to the witnesses.

Mr. Benjamin: I would like the opinion of counsel.

The Chairman: Give them an opportunity. Mr. Kroeger.

Mr. Kroeger: As has been said in some past discussions of this, most awards or sanctions that have any real effect would have to be pecuniary somewhere along the way, either directly or indirectly. The single example that has been referred to a number of times is car allocation. And the alternative, a system of demurrage. Then awards for dispatch were implemented. Either of those would have a pecuniary impact. All of these are systems that one could conceive of being applied in respect of a government agency.

The Chairman: The question has been called.

Mr. Benjamin: I have an amendment to the amendment.

The Chairman: Well, move it.

Mr. Benjamin: I would move that the amendment be amended by striking out the words "be non-pecuniary" and substituting the following:

... be limited to an assessment against storage, elevation and handling charges.

The Chairman: May I have it in writing, please.

Mr. Benjamin: Sure.

The Chairman: Mr. Benjamin moves that the amendment be further amended by striking out the words "be non-pecuniary" and substituting the following:

[Traduction]

devrons donc voter contre cet amendement. Encore une fois, pour que nous en soyons pas paralysés par l'étude d'un seul article, mais que nous puissions procéder, je demande le vote.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'aimerais poser une autre question à notre conseiller juridique, M. Lefebvre et M. Kroeger.

Quel genre de sanctions financières peut-on imposer à la Commission canadienne du blé, à la Commission canadienne du grain ou aux autres organismes de la Couronne?

Le président: Ce n'est pas une question, c'est un argument.

M. Benjamin: C'est vrai, monsieur le président; cela se rapporte de très près à ce que vient tout juste de dire M. Flis. Il veut que nous conservions le mot «financières». «Financières», cela ne veut pas être appliqué à un organisme de la Couronne par un autre organisme.

Le président: Monsieur Kroeger.

M. Benjamin: C'est tout à fait hors de propos.

Le président: VOus fournissez la réponse à votre question, M. Benjamin. Ou bien vous posez une question ou bien vous présentez un argument. C'est l'un ou l'autre.

M. Benjamin: Je présente un argument, mais j'aimerais avoir l'opinion . . .

Le président: D'accord, mais ne le faites pas sous prétexte de poser une question aux témoins.

M. Benjamin: J'aimerais avoir l'opinion des conseillers.

Le président: Il faut leur en donner l'occasion. Monsieur Kroeger.

M. Kroeger: Cela a déjà été dit dans des débats antérieurs sur cette question: la plupart des récompenses ou des sanctions qui puissent avoir un effet réel doivent être financières à un moment donné, que ce soit directement ou indirectement. Le seul exemple qu'on a donné, et plusieurs fois, est celui de la répartition des wagons. Et la possibilité de remplacement, soit un système de surestaries. Selon ce système, des récompenses ont été appliquées à la rapidité. L'un ou l'autre de ces deux systèmes aurait un impact financier. On pourrait concevoir l'application de tous ces systèmes à un organisme gouvernemental.

Le président: Le vote a été demandé.

M. Benjamin: Je désire modifier l'amendement.

Le président: Eh bien, présentez votre modification.

M. Benjamin: Je propose de modifier l'amendement en remplaçant l'expression «en mesures non financières», pour les remplacer par les mots suivants:

... exclusivement en une cotisation prélevée sur les frais d'entreposage, d'élévation et de manutention.

Le président: Puis-je avoir cela par écrit, s'il vous plaît.

M. Benjamin: Certainement.

Le président: M. Benjamin propose que l'amendement soit en outre modifié par la radiation de l'expression «en mesures non financières» à remplacer par les mots suivants:

[Text]

... be limited to an assessment against storage, elevation and handling charges.

• 1725

Mr. McKnight: Mr. Chairman, if I could speak to the subamendment, that places a pecuniary penalty upon producers. The handling charges that each and every producer pays are set by the Canadian Grain Commission. They are set by the commission taking an overview of the profits of the line companies and the co-operatives and arriving at a conclusion that handling charges can be raised in order to meet the necessities of these companies. If we are going to take from the profits of these companies, we are going to have the commission setting higher handling charges, which is going to be a pecuniary penalty upon producers.

If Mr. Benjamin, Mr. Chairman, looks at it that way, it eliminates the will that he wishes to put in this to have producers protected from pecuniary sanctions. In my opinion it could, if implemented, place a pecuniary penalty upon the primary producer and I do not think either one of us would like that to happen.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I am almost persuaded but I am afraid that ...

The Chairman: Well again I point out that ...

Mr. Mayer: There is a very religious hymn that starts out "Almost persuaded", Mr. Chairman. It has a kind of a nice ...

Mr. Benjamin: Well I am almost persuaded although I would find it passingly strange if the annual meeting of the delegates of any of the pools or the UGG were to sit quietly by and allow their management and board of directors to pass on to them any charges because of their goofs.

However, Mr. McKnight may be right that that board of directors or management of any company, private or co-operative, could get away with it.

All right, I will withdraw my subamendment and support the amendment.

The Chairman: It can still be withdrawn by unanimous consent.

Mr. Mazankowski: No, I do not grant that unanimous consent.

The Chairman: All right, unanimous consent is not forthcoming. The question is upon the subamendment.

Mr. Mazankowski: No, no, I mean let us call a spade a spade. Mr. Benjamin was against the truckers and now he is against the producers.

The Chairman: All those in favour of ...

Mr. Mazankowski: Just a minute, just a minute.

The Chairman: Mr. Mayer.

[Translation]

... exclusivement en une cotisation prélevée sur les frais d'entreposage, d'élévation et de manutention.

M. McKnight: Monsieur le président, j'aimerais commenter le sous-amendement, pour dire qu'il impose une peine financière aux producteurs. Les frais de manutention que paient tous les producteurs sont fixés par la Commission canadienne du grain. Pour les fixer, la Commission tient compte de l'ensemble des profits des compagnies de lignes et des coopératives et en arrive à la conclusion que leurs frais de manutention peuvent être augmentés pour répondre aux nécessités de ces compagnies. Si nous devons puiser à même les profits de ces compagnies, la Commission va imposer des frais de manutention plus élevés, ce qui va constituer une peine financière imposée aux producteurs.

Monsieur le président, M. Benjamin pourrait voir les choses de la manière suivante: cette mesure fait disparaître la volonté qu'il veut exprimer par cet amendement de mettre les producteurs à l'abri des sanctions financières. Selon moi, si l'amendement est adopté, il pourrait imposer une peine financière aux producteurs primaires et je pense que ni lui ni moi ne voulons pas que cela se produise.

M. Benjamin: Monsieur le président, cet argument me convainc presque, mais je crains que ...

Le président: Encore une fois, je signale que ...

M. Mayer: Il y a un cantique très religieux qui commence par les mots «*Almost persuaded*», monsieur le président. C'est un beau ...

M. Benjamin: Eh bien, je suis presque persuadé, mais je trouverais étrange que les délégués à l'assemblée annuelle de l'un ou l'autre des Pools ou de l'UGG permettent passivement à leur direction et à leur comité d'administration de leur refiler des frais créés par les gaffes de ces administrateurs.

Pourtant, M. McKnight a peut-être raison de penser que le conseil d'administration ou la direction de l'une ou l'autre de ces entreprises, société privée ou coopérative, puisse s'en tirer sans coup férir.

Bon, je vais retirer mon sous-amendement et appuyer l'amendement.

Le président: Il peut encore être retiré par un consentement unanime.

M. Mazankowski: Non, je n'accorde pas ce consentement unanime.

Le président: D'accord, il n'y a pas de consentement unanime. Le vote porte sur le sous-amendement.

M. Mazankowski: Non non, je veud dire qu'il faut appeler les choses par leur nom. M. Benjamin était contre les camionneurs et il est maintenant contre les producteurs.

Le président: Tous ceux qui sont pour ...

M. Mazankowski: Un instant, un instant.

Le président: Monsieur Mayer.

[Texte]

Mr. Mayer: If Mr. Benjamin means what he apparently means by this amendment, and he has admitted as much by suggesting that it be withdrawn, I find that rather shocking that he would move an amendment that is obviously against the producer. I mean this party when we travelled, and consistently in our amendments we have continued to move amendments that are in favour of supporting the individual producer, and I do find it rather disturbing that Mr. Benjamin would move such an amendment that is obviously against the individual producer.

Mr. Chairman, I would like to know if I could through you what exactly he had in mind and what his intentions were. If he could explain to us what he meant, and I think I have it down correctly, "be limited to assessment against storage and handling facilities". What precisely was the meaning of that, or could you give us some examples, through you, Mr. Chairman?

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, it is perfectly obvious that Mr. McKnight and Mr. Mayer and I are after the same objective and this is what happens when you frantically draw up an amendment or subamendment at the last minute, and then you are persuaded, and as a matter of courtesy many amendments and subamendments have been withdrawn with unanimous consent. But I am sorry I did not withhold unanimous consent to the Conservatives to withdraw their amendment that would have eliminated all wheat pool committee members from being eligible for election to the grain transportation committee. However that is past.

Mr. Mayer: That is all you did.

Mr. Benjamin: That is water under the bridge.

Mr. Mayer: When I saw it this morning I was so disgusted I threw it in the ashcan.

The Chairman: Mr. Mayer!

Mr. Benjamin: That is water under the bridge, Mr. Chairman, and if the administrator could assess a penalty against a grain company or a terminal on their handling charges or their elevation charges or their storage charges. I think Mr. McKnight is right that in the case of a co-operative that could be passed on to lower dividends or lower returns to the members. In that sense I think Mr. McKnight is right, and it is only in that sense that I was asking to withdraw my amendment. As it applied to a private elevator company, of course they have other ways of passing on the penalties they might be assessed; their customers will pay one way or another. It would be more difficult for a co-operative to do so. But on balance, because the co-operatives handle about 80% of all the grain, I am prepared to accept Mr. McKnight's argument as more valid than even my own and say that the non-pecuniary is fine with me. But if Mr. Mazankowski wants to withhold unanimous consent, fine, that is up to him.

The Chairman: Mr. Mayer.

[Traduction]

M. Mayer: Si M. Benjamin veut dire ce qu'il semble vouloir dire par cet amendement, et c'est une chose qu'il a admise en en suggérant le retrait, je trouve assez choquant qu'il propose un amendement manifestement contraire à l'intérêt du producteur. Enfin, dans les voyages de notre parti et dans tous nos amendements, nous avons toujours travaillé pour appuyer chaque producteur et je trouve plutôt inquiétant que M. Benjamin propose un tel amendement, si manifestement contraire aux intérêts de chaque producteur.

Monsieur le président, j'aimerais savoir par votre intermédiaire ce qu'il envisage au juste et quelles sont ses intentions. J'aimerais qu'il nous explique ce qu'il veut dire lorsqu'il parle d'une cotisation imputée sur les frais d'entreposage et de manutention, si j'ai bien noté. Quel est au juste le sens de cette proposition ou pourrions-nous en avoir des exemples, par votre intermédiaire, monsieur le président?

M. Benjamin: Monsieur le président, il est parfaitement évident que M. McKnight et M. Mayer et moi-même poursuivons le même objectif et c'est ce qui se passe lorsqu'on rédige à la hâte un amendement ou un sous-amendement à la dernière minute puis que vous vous laissez convaincre et que, par courtoisie, bien des amendements et sous-amendements sont retirés par consentement unanime. Mais je regrette de ne pas avoir empêché le consentement unanime permettant aux conservateurs de retirer leur amendement qui aurait empêché tous les membres du Comité des Pools du blé d'être élus au sein du Comité du transport du grain. Mais cela, c'est du passé.

M. Mayer: C'est tout ce que vous avez fait.

M. Benjamin: Autant en emporte le vent.

M. Mayer: Quand j'ai vu cela ce matin, j'ai été tellement dégoûté que j'ai jeté cela dans le panier à ordures.

Le président: Monsieur Mayer!

M. Benjamin: Autant en emporte le vent, monsieur le président, et si l'administrateur pouvait imposer une peine à une compagnie de grain ou un terminal à l'égard de leurs frais de manutention, d'élévation ou d'entreposage. Je pense que M. McKnight a raison de dire que, dans le cas d'une coopérative, cela pourrait être refilé sous la forme d'une diminution des dividendes ou du rendement des actions. À ce point de vue, je pense que M. McKnight a raison et c'est seulement à ce point de vue que je demandais de retirer mon amendement. Dans le cas des sociétés d'élévateurs privées, bien sûr celles-ci ont d'autres moyens de refiler les peines qui pourraient leur être imposées; leurs clients paieront d'une manière ou d'une autre. Les coopératives auraient plus de mal à agir de la sorte. Mais, tout compte fait, puisque les coopératives traitent environ 80 p. 100 de tout le grain, je suis disposé à accepter que l'argument de M. McKnight est meilleur encore que le mien et à dire que je suis d'accord avec la peine non financière. Mais si M. Mazankowski désire empêcher un consentement unanime, d'accord, c'est son affaire.

Le président: Monsieur Mayer.

[Text]

Mr. Mayer: Mr. Chairman, I hope Mr. Benjamin has learned his lesson, because the point is that when you do things in a hurry, as he said, and when you are looking at a bill that is obviously so flawed, and the evidence of that is the number of amendments that have been accepted so far, people make mistakes.

In this case this party pointed out to Mr. Benjamin that he had made a mistake, and I assume it is about to be corrected. But in Mr. Benjamin's case, twice—once back before the committee travelled and once last week or the week before, I forget—rather than bring the matter to the committee, the NDP saw fit to issue press releases that cast doubts and aspersions, and they were totally inaccurate. I would submit that they cast cloud over the chairman of this committee and the committee in general. I would hope Mr. Benjamin has learned his lesson, that if there are some concerns with an amendment he should first of all at least have the common courtesy and decency to bring those kind of things before the committee and just find out if that is exactly what the mover of that motion intended the motion to say.

I will say it again. I think I have to say it over and over and over again to get it into their heads; it is like the old hammer-headed horse, you get his attention by using a two-by-four. In this case we are a little more civilized; we cannot use two-by-fours, we have to use two-by-four kinds of words. But if we do make a mistake in the committee, and there is something in an amendment that is not intended to be there, the proper and the civilized course, the decent course, on behalf of all the members, and particularly the chairman, is to come before the committee and point that out, rather than issue phony, inaccurate—and I say it again—and scurrilous press releases, Mr. Chairman. With that, I conclude.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I do not know what press releases have to do with this amendment. In any event, I was trying to strengthen Mr. McKnight's amendment, and I know Mr. McKnight is aware of that. In effect, I have now agreed that I could be wrong, at least in part, if not totally, and have asked to withdraw my subamendment. I am in support of Mr. McKnight's amendment.

Mr. Mayer: But very simply, it is that ... and if he needs to be shown pictures, I can be very graphic ...

The Chairman: Mr. Mayer, order, please.

Mr. Benjamin has asked again for unanimous consent to withdraw his subamendment. Is there unanimous consent?

An hon. Member: No.

The Chairman: There is not unanimous consent, therefore the question is on the subamendment. Does Mr. Benjamin's subamendment, which eliminates "be non-pecuniary", be stricken from the amendment and the following substituted therefor:

be limited to an assessment against storage, elevation and handling charges.

[Translation]

M. Mayer: Monsieur le président, j'espère que M. Benjamin a eu sa leçon car, ce qui se passe c'est que, lorsqu'on agit à la hâte, comme il l'a dit et qu'on étudie un projet de loi aussi manifestement mal fait, ce que l'on peut constater par le nombre des amendements qui ont été acceptés jusqu'à présent, les gens font des erreurs.

Dans le cas présent, notre parti a signalé à M. Benjamin qu'il avait fait une erreur qui, je suppose, va être bientôt corrigée. Mais dans le cas de M. Benjamin, deux fois—d'abord avant les voyages du comité et une fois la semaine précédente, j'ai oublié—plutôt que de soumettre l'affaire au comité, le NPD a jugé bon d'émettre des communiqués qui sèment le doute, qui répandent la calomnie et qui sont entièrement inexacts. Je suis d'avis que ces communiqués ont eu pour effet de ternir la réputation du président de notre comité et du comité en général. J'espère que M. Benjamin a appris sa leçon; que, si un amendement particulier l'inquiète, il devrait d'abord faire preuve d'une courtoisie et d'une correction élémentaires en soumettant cela au comité pour découvrir au juste quel était l'objectif visé par l'auteur de cette motion.

Je le répète. Je pense qu'il faut le répéter encore et encore pour qu'ils le comprennent; c'est comme un cheval entêté: pour éveiller son attention, il faut se servir d'un gros bâton. Dans le cas présent, nous sommes un peu plus civilisés; nous ne pouvons pas nous servir de gros bâtons, il nous faut utiliser des mots qui ont le même effet. Mais si nous faisons effectivement une erreur au comité et s'il y a quelque chose dans un amendement qui ne devrait pas s'y trouver, la chose correcte, civilisée et honnête à faire, au nom de tous les membres et particulièrement du président, c'est de se présenter au comité et de le signaler, plutôt que d'émettre des communiqués faux, inexacts et, je le répète, calomnieux, monsieur le président. Là-dessus, je termine.

M. Benjamin: Monsieur le président, je me demande ce qu'il peut y avoir de commun entre des communiqués et le présent amendement. Quoi qu'il en soit, je voulais donner plus de force à l'amendement de M. McKnight et je sais que M. McKnight en est conscient. Au fait j'ai maintenant admis que je pouvais avoir tort, du moins en partie, sinon entièrement et j'ai demandé de retirer mon sous-amendement. J'appuie l'amendement de M. McKnight.

M. Mayer: Mais, tout simplement, c'est que ... et s'il a besoin d'un dessin, je puis lui en faire un ...

Le président: Monsieur Mayer, à l'ordre s'il vous plaît.

M. Benjamin a demandé encore une fois que son sous-amendement puisse être retiré par consentement unanime. Y a-t-il consentement unanime?

Une voix: Non.

Le président: Il n'y a pas de consentement unanime. Par conséquent, le vote porte sur le sous-amendement. Le sous-amendement de M. Benjamin, qui fait disparaître l'expression «en mesures non financières» est-il radié de l'amendement pour être remplacé par ce qui suit:

en une cotisation prélevée exclusivement sur les frais d'entreposage, d'élévation et de manutention?

[Texte]

Subamendment negatived: yeas, 0; nays, 8.

• 1735

The Chairman: Now, we are on the amendment which removes the words "in respect of any railway company" and substitutes the following therefor:

(a) in respect of a system participant other than a railway company be non-pecuniary, and

(b) in respect of a railway company

Amendment negatived.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, on a point of order, I still did not get the opinion of counsel as to what kind of pecuniary sanction can be levied against a Crown agency like the Wheat Board or . . .

The Chairman: I am sorry about that, Mr. Benjamin. I will allow counsel to give that now, because we are still on subclause (2). The rhetoric became so heated that I forgot there was a question in amongst it.

Mr. Lefebvre, or Mr. Kroeger.

Mr. D. Lefebvre: Mr. Chairman, the bill does not say there shall be some pecuniary sanctions on the Wheat Board. The bill gives some powers to the Governor in Council to make regulations. Presumably, the regulations which will have to be reviewed by Parliament will make sense. There is nothing in the bill that prevents a sanction from being of a different nature, depending on the system participant to which it applies. Again, it would be left to the Governor in Council and Parliament who will have to approve this scheme.

It is because of the importance of this scheme that it was thought it advisable to make it subject to the approval of Parliament.

Mr. Benjamin: Does that mean this bill can apply regulations that can supersede any regulation by the Canadian Wheat Board or the Canadian Grain Commission . . . supersede or override—if it is a non-pecuniary sanction against another Crown agency? This bill, then, supersedes the Canadian Wheat Board Act and the Canadian Grain Commission Act.

Mr. D. Lefebvre: I do not know of any particular instance where it could do so.

Mr. Benjamin: But if you are going to apply a sanction to a system participant under this bill, and the system participant is a Crown agency, like the Canadian Wheat Board or the Canadian Grain Commission, then that means a sanction in this bill overrides and supersedes any regulation of the Canadian Wheat Board or the Canadian Grain Commission.

Mr. D. Lefebvre: Not necessarily a regulation. I guess it probably could override if we say it applies to car allocation. I guess it may affect the car allocation.

[Traduction]

Sous-amendement rejeté: Oui, 0; non, 8.

Le président: Nous en sommes maintenant à l'amendement qui substitue aux mots «en ce qui concerne les compagnies de chemin de fer», les mots:

(a) en ce qui concerne un participant autre qu'une compagnie de chemin de fer, ne soit pas de nature financière, et

(b) en ce qui concerne les compagnies de chemin de fer

L'amendement est rejeté.

M. Benjamin: Monsieur le président, sur un point de règlement, je n'ai toujours pas eu de réponse de la part du conseiller au sujet du genre de sanctions financières pouvant être imposées à une société de la Couronne comme la Commission canadienne du blé ou . . .

Le président: Je m'excuse, monsieur Benjamin. Je vais permettre au conseiller de donner l'explication que vous désirez étant donné que nous en sommes toujours au sous-alinéa (2). Le débat s'est tellement animé que cela m'a fait oublié qu'une question avait été posée.

Monsieur Lefebvre ou monsieur Kroeger.

M. D. Lefebvre: Monsieur le président, le projet de loi ne dit aucunement que des sanctions financières seront imposées à la Commission canadienne du blé. Il donne certains pouvoirs au gouverneur en conseil de faire des règlements. On peut supposer que les règlements qui devront être étudiés par le Parlement se tiendront. Dans le projet de loi, rien n'empêche qu'il y ait des sanctions diverses s'appliquant aux différents participants. Il reviendra au gouverneur en conseil et au Parlement d'en approuver les modalités.

C'est en raison de l'importance du système en question que nous avons cru bon de l'assujettir à l'approbation du Parlement.

M. Benjamin: Cela veut-il dire que de ce projet de loi peuvent découler des règlements qui pourront venir remplacer un règlement de la Commission canadienne du blé ou de la Commission canadienne des grains, le remplacer ou l'emporter sur lui, s'il s'agit d'une sanction non financière imposée à un autre organisme de la Couronne? Ce projet de loi vient donc prendre la place de la Loi sur la Commission canadienne du blé et de la Loi sur la Commission canadienne des grains.

M. D. Lefebvre: Je ne vois vraiment pas quand cela pourrait se produire.

M. Benjamin: Mais si vous imposez une sanction à un participant en vertu du présent projet de loi et que le participant est un organisme de la Couronne comme la Commission canadienne du blé ou la Commission canadienne des grains, cela veut dire qu'une sanction de ce projet de loi l'emporte sur tout règlement de la Commission canadienne du blé et de la Commission canadienne des grains et le remplace.

M. D. Lefebvre: Pas nécessairement un règlement. On pourrait peut-être dire que cela pourrait arriver dans le domaine de l'affectation des wagons. Cela pourrait se produire dans ce secteur.

[Text]

Mr. Benjamin: Right.

The Chairman: Thank you.

Now, I have notice of an amendment from two members at line 36. I will take Mr. Mazankowski's amendment first.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I will move the amendment, and then I would like to ask some questions.

The Chairman: Yes.

Mr. Mazankowski: I move that Bill C-155 be amended in Clause 21.(2) on page 10 by deleting lines 36 to 40 and adding the following thereto:

the commission, is equal to 20% of the volume-related variable costs of the railway company as defined in section 34.(1) of this Act.

What this amendment would propose to do is put some teeth in it, as my colleague from Portage—Marquette has suggested—to base the sanctions on the real figure of volume-related variable costs rather than on the much-disputed figure of constant costs. As the bill now stands, the Governor in Council could impose sanctions that would be not more than 40% of the contribution towards constant costs. So really, if you look at it, the constant costs being equal to 20% of variable costs, if the sanctions were imposed at the level of 40% that would be equal to roughly 8% of the variable costs. My amendment would provide sufficient latitude to impose sanctions equal to 20% of the volume-related variable costs.

• 1740

I really have some difficulty with that particular clause because of the difficulty I have with the concept of contribution to constant costs—and I think, Mr. Chairman, you know of what I speak. It is a discretionary figure. It could be as little as zero and it could be as high as 150%, by law; thereby, the contribution to constant costs could be a percentage of anywhere from zero to 150% of the volume-related costs. In a normal competitive environment we would not be worrying about this, because the contribution to constant costs would be governed and disciplined by the normal forces of the marketplace. But when you have a situation where there is a monopoly such as this, the figure is discretionary and there have been many views and variations expressed in terms of what would be considered fair.

What I find very interesting, Mr. Chairman, is that when one compares the phased-in contribution to constant costs over the next three years particularly, one finds that it is almost equal to the increased share that the producer is going to pay in terms of the increased freight rate. By the figures provided by Transport Canada, the phased-in contribution to constant costs for 1983-1984 will be \$32.4 million; for 1984-1985 it will be \$70.7 million; and in 1985-1986 it will be \$113.1 million. That is the phasing in from 5% reaching the full 20% figure in

[Translation]

M. Benjamin: Bon.

Le président: Merci.

Deux membres du comité veulent présenter un amendement à la ligne 36. Nous allons commencer par celui de M. Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, je vais proposer l'amendement et par la suite, j'aurais quelques questions à poser.

Le président: Allez-y.

M. Mazankowski: Je propose que l'article 21.(2) à la page 10 du projet de loi C-155 soit modifié par la suppression des lignes 36 à 40 et par adjonction de ce qui suit:

la commission, est égale à 20 p. 100 des coûts variables afférents au volume supportés par la compagnie de chemin de fer tel que défini à l'article 34(1) de la présente loi.

Cet amendement viendrait donner, comme mon collègue de Portage—Marquette l'a dit, un peu plus de poigne en fondant les sanctions sur les chiffres réels des coûts variables afférents au volume plutôt que sur les chiffres controversés des frais fixes. De la façon dont le projet de loi est rédigé à l'heure actuelle, le gouverneur en conseil pourrait imposer des sanctions qui n'excéderaient pas 40 p. 100 de la contribution applicable aux frais fixes. En réalité, à l'examen, on se rend compte que les frais fixes étant égaux à 20 p. 100 des coûts variables, cela n'équivaldrait qu'à environ 8 p. 100 de ces derniers si les sanctions étaient imposées au niveau de 40 p. 100. Mon amendement offrirait la latitude voulue pour permettre d'imposer des sanctions égales à 20 p. 100 des coûts variables afférents au volume.

Je m'interroge vraiment à l'égard de ce paragraphe particulier en raison de la difficulté que j'éprouve relativement à l'idée de la contribution applicable aux frais fixes, et je pense, monsieur le président, que vous savez de quoi je parle. Il s'agit d'un chiffre de nature plutôt aléatoire. Il pourrait tout aussi bien s'agir de zéro que de 150 p. 100 en vertu de la loi. La contribution applicable aux frais fixes pourrait donc être un pourcentage entre zéro et 150 p. 100 des coûts afférents au volume. Dans un contexte normal de compétition, cela ne nous inquiéterait pas parce que la contribution applicable aux frais fixes serait orientée et régie par les forces normales du marché. Mais quand on se retrouve dans une situation où il existe un monopole comme celle qui nous occupe à l'heure actuelle, le chiffre est de nature discrétionnaire et plusieurs opinions et variantes ont été exprimées à l'égard de ce que l'on pourrait considérer comme étant une contribution juste.

Ce que je trouve particulièrement intéressant, monsieur le président, est que lorsqu'on compare la contribution échelonnée sur les trois prochaines années applicable aux frais fixes en particulier, on se rend compte qu'elle équivaut à peu près à l'augmentation que le producteur devra payer pour le transport. Selon les chiffres fournis par Transports Canada, la contribution échelonnée applicable aux frais fixes pour 1983-1984 sera de 32.4 millions, pour 1984-1985, de 70.7 millions et pour 1985-1986, de 113.1 millions de dollars. Il s'agit là de

[Texte]

1986-1987. And when you look at what the producers are going to have to pay over and above the current statutory freight rate, it is roughly equal to that. What it means is that the producers are really transferring their income into the hands of the railways—which will later become a slush fund. It is ostensibly going to be used for increasing the railroad capacity, but it is not really guaranteed.

I think a more realistic and firm figure is contained within my amendment. I repeat again, the subject of constant costs is really one that has been debated very widely. The consulting firm of R. L. Banks & Associates and Travacon Research Limited of the United States have some clearly different views on what is considered to be an appropriate contribution to constant costs. It is really something that I think this committee has had a lot of difficulty in grappling with. I do not think we have had a very concise, clear-cut answer as to what is an appropriate level. I think in many cases we would see, in terms of the movement of grain, particularly when you look at the fact that the movement of grain to the west coast will be utilizing a smaller and smaller share of the total railroad capacity—the figures, if I am not mistaken, show that grain occupied roughly 30% of the westbound capacity in 1980 and by 1990 it is estimated that it will utilize some 23% of the total railroad capacity—that the capacity requirements are not primarily there to serve the grain industry. While there will be some increase in required grain capacity, the bulk of the increase will be in the field of coal.

• 1745

So I think, Mr. Chairman, to put some teeth into the bill and to deal with meaningful costs, the figure of 20% of the volume-related variable costs would be more appropriate than 40% of the contribution towards constant costs. I think it gives the Governor in Council more clout in dealing with them, and I would commend it to the committee for their support.

I would also like to ask Mr. Thompson if, given the fact that there has been so much debate and difference of opinion with respect to contribution to constant costs and the level at which this bill provides for the allocation of those constant costs, he would not consider that the effect of the amendment that I propose, which provides for a potential reduction in the contribution to variable costs, would not be more effective and have more meaning in terms of monitoring and ensuring adequate performance and investment guarantees.

Mr. Thompson: Mr. Chairman, the effect of the amendment would be to eliminate reference to the contribution to constant costs, as I understand it, and if a penalty were to be applied it would not exceed 20% of the volume-related variable costs.

[Traduction]

l'échelonnement de 5 p. 100 au total de 20 p. 100 qu'on atteindra en 1986-1987. Maintenant, si on jette un coup d'oeil à ce que les producteurs auront à payer en plus des tarifs de transport statutaires actuels, on se rend compte que c'est à peu près égal. Tout cela revient à dire en fait que les producteurs remettent en bout de course leurs revenus supplémentaires aux compagnies de chemins de fer et qu'ils deviendront par la suite une espèce de fonds de roulement. Ils serviront probablement à l'amélioration de la capacité du transport ferroviaire, mais cela n'est pas garanti.

Je pense que amendement suggère un chiffre plus réaliste et plus certain. Je répète encore une fois que les frais fixes ont vraiment fait l'objet de discussions en long et en large. La firme de consultants *R. L. Banks & Associates and Travacon Research Limited* des États-Unis a des opinions nettement différentes de ce qui constitue une contribution applicable aux frais fixes adéquate. Je pense qu'il s'agit vraiment de quelque chose que le Comité a vraiment eu beaucoup de difficulté à saisir. Je ne crois pas qu'on soit arrivé à répondre de façon concise et précise à la question de savoir en quoi consisterait un niveau de contribution adéquat. Je pense qu'on pourrait facilement se rendre compte, dans plusieurs cas, que les installations relatives à la capacité ferroviaire ne sont pas là tout d'abord pour desservir l'industrie de l'exploitation du grain, particulièrement quand on constate que les mouvements du grain vers la côte ouest occuperont une part de plus en plus minime de la capacité totale du transport ferroviaire en examinant les chiffres qui nous indiquent, sauf erreur, que le transport du grain n'a accaparé qu'environ 30 p. 100 de la capacité du transport vers l'Ouest en 1980, et qu'en 1990, on prévoit qu'il n'en demandera que 23 p. 100. Même s'il y aura une certaine augmentation pour le transport du grain, la part la plus importante de l'augmentation ira au charbon.

Je pense donc, monsieur le président, que pour donner plus de force au projet de loi et s'occuper de coûts vraiment significatifs, le chiffre de 20 p. 100 des coûts variables afférents au volume serait plus approprié que le pourcentage de 40 p. 100 de la contribution applicable aux frais fixes. Je suis d'avis que cela offre plus de possibilités au gouverneur en conseil et je recommanderai au Comité de les approuver.

J'aimerais aussi demander à M. Thompson, compte tenu du grand nombre de discussions et de divergences qu'il y a eues au sujet de la contribution applicable aux frais fixes et du niveau que prévoit le projet de loi relativement à l'affectation de ces frais fixes, s'il ne jugerait pas que l'effet de l'amendement que je propose, qui prévoit une réduction possible de la contribution applicable aux coûts variables, ne serait pas plus efficace et plus significatif en ce qui a trait à la surveillance et à l'assurance d'un bon rendement et des garanties d'investissements.

M. Thompson: Monsieur le président, de la façon dont je le comprends, l'amendement aurait pour effet d'éliminer la référence à la contribution applicable aux frais fixes et si une sanction devait être appliquée, elle n'excéderait pas 20 p. 100 des coûts variables afférents au volume.

[Text]

In arithmetical terms I believe that this represents the difference between 8% of volume-related variable costs and 20%. The volume-related variable costs for the base year are roughly \$600 million... they are \$582 million, I think—and therefore you were talking about a potential holdback down the road when the contribution to constant costs has risen to 20% of volume related to something probably in the nature of 40% of 20% of perhaps \$700 million or whatever. That would be 8% of \$700 million, so the dollar amount would rise to between \$50 million and \$60 million.

The effect of the amendment would be to increase that amount to somewhat over double that dollar amount.

While those numbers of course represent very substantial sums of money, I suppose the way to look at them is in terms of the overall expenditure that is involved. To have a holdback of what amounts to 8% of volume-related variable costs is not, as holdbacks go, very large. In many other commercial activities it is not uncommon to have a holdback of 30% or 40%.

To have the holdback here connected with contribution to constant costs seems to me to be somewhat circuitous. If one really wanted to get at the major cashflow going to the railways, it would seem logical to attach a percentage to the main element of their income, which is the volume-related variable costs.

So I guess my answer to your question is that the amendment would certainly increase the holdback to a level more in common with holdbacks generally in the world of commerce and it would place a direct percentage on the volume related. Since the contribution to constant costs is still a question of some debate, it probably would be safer to attach the volume-related variable costs because it seems that they are a far more stable and unchangeable element within the costing structure here.

The Chairman: It is one of those dichotomies we have in law, I guess, when variable becomes more stable than constant.

Mr. Flis.

• 1750

Mr. Flis: Mr. Chairman, I have a few questions for Mr. Kroeger and then one or two to the mover of the motion, if I may.

Mr. Kroeger, the amendment says 20% of volume-related variable costs. The motion is 40% of the contribution toward the constant costs. Can you tell the committee how this 40% was arrived at? Why was it based on the constant costs versus the variable costs, or was there any discussion in the task force about maybe basing it on the variable costs? How were constant costs arrived at and how was that 40% arrived at?

[Translation]

Mathématiquement, je crois que cela représente la différence entre 8 p. 100 des coûts variables afférents au volume et 20 p. 100. Les coûts variables afférents au volume pour l'année de référence sont d'environ \$600 millions ou plutôt \$582 millions, je pense, et suite à cela, vous parliez d'une retenue possible lorsque la contribution applicable aux frais fixes sera montée à 20 p. 100 des coûts afférents au volume à quelque chose comme 40 p. 100 ou 20 p. 100 de quelque 700 millions de dollars ou de quelque autre somme. Il s'agirait donc 8 p. 100 de 700 millions de dollars et cela équivaudrait à une somme se situant entre 50 et 60 millions de dollars.

L'effet qu'aurait l'amendement serait d'augmenter cette somme à plus du double de ce montant.

Même si ces chiffres constituent évidemment des sommes d'argent très importantes, je suppose qu'il faut les considérer dans l'ensemble des dépenses impliquées. Une retenue qui ne s'élève qu'à 8 p. 100 des coûts variables afférents au volume n'est pas considérée, quand on parle de retenues, comme très importante. Dans le contexte de plusieurs autres activités commerciales, il arrive souvent de voir des retenues de 30 ou de 40 p. 100.

Avoir une retenue reliée à la contribution applicable aux frais fixes m'apparaît un moyen plutôt détourné. Si l'on veut vraiment s'occuper des rentrées principales d'argent des compagnies de chemins de fer, il me semble plus logique d'imposer un pourcentage sur l'élément principal de leurs recettes qui est en réalité les coûts variables afférents au volume.

Ma réponse à votre question est donc que l'amendement que vous proposez augmenterait sûrement la retenue en question à un niveau plus égal à celui que l'on rencontre généralement dans le monde du commerce et qu'il imposerait un pourcentage direct sur les coûts afférents au volume. Compte tenu que la contribution applicable aux frais fixes fait encore l'objet de discussions, il serait probablement plus prudent de lier les coûts variables afférents au volume parce qu'ils semblent être un élément beaucoup plus stable et inchangeable de la structure des coûts qui nous concernent.

Le président: Cela fait partie des dichotomies que nous avons dans les lois, je suppose, lorsque le variable devient plus stable que constant.

Monsieur Flis.

M. Flis: Monsieur le président, j'aimerais poser quelques questions à M. Kroeger et une ou deux questions à celui qui a fait la proposition, si vous me le permettez.

Monsieur Kroeger, l'amendement stipule 20 p. 100 des coûts variables afférents au volume. La motion, quant à elle, stipule 40 p. 100 de la contribution applicable aux frais fixes. Pouvez-vous expliquer au Comité comment on est arrivé au chiffre de 40 p. 100? Pourquoi a-t-on décidé de l'appliquer aux frais fixes plutôt qu'aux coûts variables, ou pouvez-vous nous dire si le groupe de travail a discuté de la possibilité de l'appliquer aux coûts variables? Comment en est-on arrivé à déterminer qu'il

[Texte]

The Chairman: Mr. Kroeger.

Mr. Kroeger: The size of the penalty provided here emerged during the Gilson consultations. There was a lot of discussion about what kinds of penalties might be levied. I think a number of alternative formulas were tried out, both formally and in discussions outside the room. Out of that process arose general agreement that a penalty of about this size would be adequate. And in drafting the bill, as I have indicated in the past, wherever possible we sought to respect the kinds of conclusions that emerged from the consultative process that went into the development of these various reports.

The question that obviously arises in this case is: How much is enough? I do not know whether Mr. Flis would like me to comment on that side of it as well in answer to his question, but there are some considerations that are relevant.

Just before I end, Mr. Chairman, I would like to enter a factual point related to Mr. Mazankowski's observations when he said that the contribution to constant costs, the percentage contribution, could fluctuate, whereas it is specified in fact on page 16 of the bill in Clause 34.(1)(b)(iv) that the amount as of 1986-1987 becomes 20%. And since the system of awards and sanctions could not go into effect until 1986-1987, in any case, the effect of Mr. Mazankowski's amendment is to produce exactly the same amount of money as the contribution to constant costs.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, if I might just respond to that . . .

The Chairman: Is Mr. Flis through?

Mr. Mazankowski: On a point of order, then, Mr. Chairman.

The Chairman: All right.

Mr. Mazankowski: I simply want to acknowledge the point that was made by Mr. Kroeger. I was saying that in a normal competitive environment, by law under the Railway Act, there could be a contribution of anywhere from zero to 150%, and I did acknowledge the fact that there was a fixed 20% figure in the bill.

The Chairman: Mr. Flis.

Mr. Flis: I would like Mr. Kroeger to answer how much is enough and could he relate that with this clause and the amendment to Clause 55.(2), where it says:

The Minister may, taking into account any report of the Commission made pursuant to subsection 29(2), withhold from any railway company an amount that, in the opinion of the Minister, is equal to the amount that should have been spent for the maintenance of grain dependent branch lines or invested in railway equipment and plant for the move-

[Traduction]

s'agirait de 40 p. 100 et que ce 40 p. 100 s'appliquerait aux frais fixes?

Le président: Monsieur Kroeger.

M. Kroeger: Le chiffre relié à la sanction est ressorti lors des consultations de la Commission Gilson. De nombreuses discussions ont eu lieu à propos des genres de sanctions qui pourraient être imposées. Je crois qu'on a mis à l'essai bon nombre de formules différentes, autant de façon formelle que par le biais de discussions à l'extérieur de la salle de réunion. Un accord général est né à travers ce processus à l'effet qu'une sanction de ce genre conviendrait. Comme je l'ai déjà dit, lors de la rédaction du projet de loi, nous avons tenté de respecter partout où nous le pouvions les conclusions qui étaient ressorties de la consultation faite dans le contexte de l'élaboration de ces divers rapports.

La question qui ressort évidemment est de savoir quel est le montant suffisant. Je ne sais pas si M. Flis voudrait aussi m'entendre parler de cet aspect tout en répondant à sa question, mais il y a certaines considérations qui sont pertinentes.

Avant de terminer, monsieur le président, j'aimerais faire une remarque de nature factuelle à propos des observations de M. Mazankowski à l'effet que la contribution applicable aux frais fixes, le pourcentage, pourrait fluctuer, alors qu'il est précisé à la page 16 du projet de loi, à l'article 34(1)b(iv), que la somme sera de 20 p. 100 en 1986-1987. Et étant donné que le système des primes et des sanctions ne pourrait entrer en vigueur avant 1986-1987, de toute façon, l'effet de l'amendement de M. Mazankowski revient à exactement la même somme que la contribution applicable aux frais fixes.

M. Mazankowski: Monsieur le président, si je puis me permettre de répondre . . .

Le président: Avez-vous terminé, monsieur Flis?

M. Mazankowski: Sur un rappel au Règlement, monsieur le président.

Le président: Très bien.

M. Mazankowski: Je veux tout simplement reconnaître le point soulevé par M. Kroeger. Je disais que dans un milieu de compétition normal, en vertu de la Loi sur les chemins de fer, il pourrait y avoir une contribution de 0 à 150 p. 100 et j'ai reconnu que le projet de loi avançait déjà un chiffre de 20 p. 100.

Le président: Monsieur Flis.

M. Flis: J'aimerais que M. Kroeger réponde à la question de savoir ce qu'est un montant suffisant et qu'il en fasse le rapport avec cet article et l'amendement à l'article 55(2) où il est stipulé que:

En se fondant sur le rapport de la Commission visée au paragraphe 29(2), le ministre peut retenir, sur les versements destinés à une compagnie de chemin de fer, un montant qu'il estime égal à celui qui aurait dû être consacré à l'entretien des embranchements tributaires du transport du grain ou investi dans le matériel et les installations ferroviaires destinés au mouvement du grain afin de favoriser

[Text]

ment of grain to ensure an adequate and efficient railway transportation system . . .

Can you tell me the relationship between these two? If sanctions, holdbacks are imposed here, and the minister imposes the maximum holdbacks here, are we going to bankrupt the railways?

Mr. Kroeger: Obviously, the question of how much is enough is a matter of judgment.

As a preamble to your comment I might say that I was a little surprised by Mr. Thompson's comment that this was a rather modest or small holdback. I do not know of any regulated industry, whether it is Bell Telephone or Air Canada, or any other, that will be subjected to the kind of holdback provision provided here. One cannot fine Pacific Western Airlines \$10 million if, in some way, they fail to perform to the satisfaction of their passengers. Similarly, for Bell Canada. So this is an unusual kind of a provision to put in place for a regulated industry. But clearly . . .

• 1755

Mr. Mayer: Mr. Chairman, on a point of information.

The Chairman: Proceed, Mr. Kroeger.

Mr. Kroeger: Because the whole history of grain transportation by rail is unusual, there was agreement that a holdback would be appropriate. Indeed, the railways are a party to that agreement. They are not particularly afraid about their ability to meet performance targets.

Now as to the amounts in question, as indicated, if this system were put in place at the moment, the amounts that could be held back from the railways would have a maximum of the order of \$40 million or \$50 million for the two of them combined. In addition . . .

Mr. Flis: That is the crop year . . .

Mr. Kroeger: Well, I was really taking present-day figures. I mean, if we were able to make this holdback against this year's costs it would come to around \$40 million or \$50 million. That, again, is not a very small sum by most standards. The amount in 1986-1987 would be larger.

In addition to this provision, one has Clause 55.(2), in which the minister can withhold without limit funds from the railways if he regards their investment performance to be unsatisfactory.

Added to that is the view which has been expressed on a number of occasions, by us at least, that Section 262 of the Railway Act and, indeed, Section 265 would apply as of the passage of Bill C-155.

Now, it is a matter of judgment how far one goes before one reaches a point of overkill. The only observation I would make about how one might arrive at a judgment is to recall something the railways said when they came to the committee.

[Translation]

l'efficacité du réseau et son adaptation à l'évolution des besoins en matière de mouvement du grain.

Pouvez-vous m'expliquer les liens entre les deux? Si des sanctions et des retenues sont imposées ici et que le ministre impose les retenues maximales, allons-nous acculer à la faillite les compagnies de chemin de fer?

M. Kroeger: Évidemment, la question de savoir quel est le montant suffisant est une question de jugement.

Avant de répondre à votre remarque, je voudrais dire que l'observation de M. Thompson à l'effet qu'il s'agissait d'une retenue plutôt modeste ou petite m'a étonnée. Je ne connais aucune industrie réglementée, qu'il s'agisse de Bell Canada ou d'Air Canada ou de quelqu'autre compagnie que ce soit, qui sera sujette au genre de retenues prévu ici. On ne peut pas imposer une amende de, mettons, 10 millions de dollars au *Pacific Western Airlines* si, à certains égards, l'entreprise n'a pas un rendement que les passagers jugent suffisant. C'est la même chose pour Bell Canada. Il s'agit donc là d'une disposition assez inusitée à mettre en place pour une industrie réglementée. Mais il est clair . . .

M. Mayer: Monsieur le président, je voudrais une précision.

Le président: Continuez, monsieur Kroeger.

M. Kroeger: Parce que le transport du grain par chemin de fer a une histoire tout à fait inusitée, on a reconnu que la retenue serait indiquée. Effectivement, les chemins de fer sont d'accord là-dessus. Ils ne craignent pas particulièrement de ne pas pouvoir atteindre leurs objectifs de résultat.

Pour ce qui est des montants en cause, comme cela est indiqué, si le système était mis en oeuvre dès maintenant, les montants pouvant faire l'objet d'une retenue seraient assujettis à un maximum de l'ordre de 40 ou de 50 millions de dollars, pour les deux ensemble. En outre . . .

M. Flis: C'est pour la campagne agricole . . .

M. Kroeger: Eh bien, je parlais, en fait, des chiffres d'aujourd'hui. C'est-à-dire que si nous pouvions opérer cette retenue à l'égard des coûts de cette année, elle serait d'environ 40 ou 50 millions de dollars. Encore une fois, il ne s'agit pas d'une somme négligeable, selon la plupart des normes d'aujourd'hui. Le montant serait plus considérable en 1986-1987.

En plus de cette disposition, nous avons l'article 55.(2), qui autorise le ministre à retenir, sans limitation aucune, les fonds destinés aux chemins de fer, s'il juge que le rendement de ces derniers sur le plan des investissements n'est pas satisfaisant.

En plus, on a exprimé le point de vue, à plusieurs reprises, du moins nous l'avons fait, que l'article 262 de la Loi sur les chemins de fer, voire, l'article 265 s'appliquerait dès l'adoption du projet de loi C-155.

Quant à savoir jusqu'où on peut aller, c'est une question de jugement. La seule observation que je puisse faire sur la manière dont on pourrait arriver à formuler un jugement, c'est d'évoquer un propos tenu par les chemins de fer lorsqu'ils se

[Texte]

They referred to their need to go to money markets, whether for equity issues in the case of CP, or for borrowings as in the case of CN and CP. They expressed worry about the effects on money markets of, particularly Clause 55.(2) but, if this were strengthened, presumably again that might have some effect on the investment community when the railways came to the market—I mean, the extent that the reaction of money markets resulted in a higher rate of interest than that in equity ought to somehow be reflected in the costs allowed to the railways. And that finds its way through into the freight rate that is paid by producers.

The Chairman: Well, with that, Mr. Mayer wanted a point of clarification.

Are you finished, Mr. Flis?

Mr. Flis: Not really; but go ahead to Mr. Mayer.

Mr. Mayer: Through you, Mr. Chairman, I would like to ask Mr. Kroeger a question.

You mentioned that other regulated industries do not have this holdback. I would like to ask the deputy if the communications industry, if the air industry, use a concept of contribution to constant costs as a measure in determining what rate structure the regulated industry is going to be allowed to charge.

Mr. Kroeger: It depends on . . . regulation. My impression is that Bell Canada . . .

Mr. Mayer: Do they have a form of constant costs ?

Mr. Kroeger: Any industry that is going to survive in the long run must cover more than its immediate variable costs. It also has to have some kind of a contribution to its constant costs, or it eventually gets into a deficit position.

• 1800

Mr. Mayer: Are constant costs determined in the communications industry, for example, as a percentage of variable costs?

Mr. Kroeger: I am not an expert at all in how the communications industry is regulated and how the CRTC functions, but I believe, in looking at an application from Bell for a rate increase, they in fact assess Bell's cost structure and what has happened to it since the last rate increase as one of the ways of ascertaining whether a rate increase is justified, and if so, how much. But any industry, whether it is Nordair or Bell Canada or the Saskatchewan Wheat Pool, somehow has to cover its constant costs as well as its variable costs. Let us say in the case of some regulated industries that those costs are examined; whereas in the airline industry, fares tend to be set by the market and are not as closely regulated as they would be, I think, in the case of a telephone company.

Mr. Mayer: I guess that is my point; that in some ways we are mixing apples and oranges a little bit, as I would understand it.

[Traduction]

sont présentés devant le Comité. Ils ont parlé du besoin d'aller sur les marchés financiers, soit pour des émissions d'actions dans le cas du CP, soit pour des emprunts dans le cas du CN et du CP. Ils se sont dits inquiets des effets qu'aurait les marchés financiers l'article 55.(2) en particulier. S'il était renforcé, cela pourrait peut-être avoir un certain effet sur les milieux financiers lorsque les chemins de fer s'adresseraient à eux . . . Les coûts consentis aux chemins de fer devraient refléter l'augmentation du taux d'intérêt par rapport aux actions du fait de la réaction des marchés financiers. Et cela se reflète dans le tarif du transport payé par les producteurs.

Le président: Eh bien, sur ce, M. Mayer désirait une précision.

Avez-vous terminé, monsieur Flis?

M. Flis: Pas vraiment; mais allez-y, monsieur Mayer.

M. Mayer: Par votre entremise, monsieur le président, je voudrais poser une question à M. Kroeger.

Vous avez mentionné que cette retenue n'existe pas dans le cas des autres industries réglementées. J'aimerais demander au sous-ministre si l'industrie des communications, si l'industrie des transports aériens, utilisent un concept de contribution aux coûts constants pour déterminer la structure tarifaire permise à l'industrie réglementée.

M. Kroeger: Cela dépend de . . . la réglementation. J'ai l'impression que Bell Canada . . .

M. Mayer: A-t-elle une «forme de coûts constants»?

M. Kroeger: Pour pouvoir assurer sa survie, une industrie doit couvrir plus que ses coûts variables immédiats. Elle doit également faire une certaine contribution à ses coûts constants, sans quoi elle finit par se retrouver en position déficitaire.

M. Mayer: Les coûts constants sont-ils déterminés dans l'industrie des communications, par exemple, en pourcentage des coûts variables?

M. Kroeger: Je suis loin d'être un expert sur la réglementation de l'industrie des communications et sur le fonctionnement du CRTC, mais je suppose que, lors de l'examen d'une demande d'augmentation de tarifs de Bell, le CRTC évalue effectivement la structure de coûts de Bell et son évolution depuis la dernière augmentation: ce serait un des moyens dont il pourrait déterminer si l'augmentation de tarif est justifiée et, le cas échéant, fixer le pourcentage de cette augmentation. Mais n'importe quelle industrie, qu'il s'agisse de Nordair ou de Bell Canada ou du Pool du blé de la Saskatchewan, doit d'une manière ou d'une autre couvrir ses coûts constants ainsi que ses coûts variables. Mettons que l'on examine ces coûts dans le cas de certaines industries réglementées; alors que, dans l'industrie des transports aériens, les tarifs ont tendance à être déterminés par le marché, ils ne sont pas aussi réglementés qu'ils le pourraient dans le cas d'une société de téléphone.

M. Mayer: C'est ce que je veux dire, je suppose: à certains égards, nous mêlons des pommes avec des oranges un petit peu, si je comprends bien.

[Text]

The Chairman: I had hoped we might be able to complete this amendment before dinner, but we are not going to be able to. Mr. Flis has only one more question. I will hear that, and then we will adjourn for dinner.

Mr. Flis: Mr. Chairman, if what Mr. Kroeger is saying, that this amendment, if we were to accept it, might mean less investment confidence—it might mean higher interest rates which then would be passed on to the producer, and very innocently we might pass on higher costs to the producer—I have a concern about that.

That leads me to a question to the mover of the motion. I think what would help us on this side, to support the amendment or not, is if we knew whether there are any other amendments affecting railway holdbacks, because it is very easy to chip away a bit here, and then a little later a bit here, and at the end of the process you find you chipped away too much, causing the effect that Mr. Kroeger has suggested. It does not have to be specific, just some indication. I think this would help us.

Mr. Mazankowski: To respond directly to Mr. Flis's question, I would say, Mr. Chairman, that this really is part of a larger package we will be presenting when we get into the part having to do with rates; namely, Part II. To that extent, we have to move on it now; and if there was a disposition to stand the clause until we saw the rest of the package we will be presenting under Clause 34... and I would hope I will have that available before it is presented, but we are still putting on some of the finer details... then it may become more apparent and the members opposite may see the total picture in a more clear way.

I would like also to make a comment with respect to Mr. Kroeger's remarks about the difficulties the railways may encounter in the capital markets. First of all, I would like him to tell me whether he is aware...

The Chairman: But...

Mr. Mazankowski: Just a minute, by way of response, and he can respond...

The Chairman: Can you not make that response after the dinner hour?

Mr. Mazankowski: No, because I am responding to Mr. Flis, who included that in his remarks—the reference to the investor confidence problem. I want to address that, Mr. Chairman, with respect. It does also contemplate a question to the deputy minister.

The parliamentary secretary is concerned about the impact this may have on investor confidence. I say to you that it is simply a holdback; that if the railways perform they will get it anyway. So it is not a reduction in their overall revenue, first of all.

Second, I am not aware, and I would like the deputy minister to comment otherwise if that is the case, of any difficulties that the railways are currently having in the capital markets. I have just seen the second quarter statistics for CP

[Translation]

Le président: J'avais espéré que nous pourrions en finir avec cet amendement avant le dîner, mais ce ne sera pas possible. M. Flis n'a plus qu'une question. Je la lui laisse poser, après quoi nous lèverons la séance pour le dîner.

M. Flis: Monsieur le président, si ce que M. Kroeger est en train de dire, à savoir que l'adoption de cet amendement entraînera une perte de confiance de l'investisseur... cela pourrait faire augmenter les taux d'intérêt, et le producteur devrait absorber cette augmentation, ce qui ferait de nous d'innocents complices d'une augmentation des coûts pour le producteur—cela m'inquiète.

Cela m'amène à poser une question au parrain de la motion. Ce qui nous aiderait de notre côté à décider d'appuyer ou non l'amendement, ce serait de savoir s'il y a d'autres amendements qui touchent les retenues pour les chemins de fer, car il est très facile de prendre un petit peu ici, puis, un peu plus tard, un petit peu là, pour constater à la fin du processus qu'on en a trop pris, avec le résultat qu'a évoqué M. Kroeger. On n'a pas besoin de grandes précisions, seulement d'une indication. Je pense que cela nous serait utile.

M. Mazankowski: Pour répondre directement à la question de M. Flis, je dirais, monsieur le président, que cela s'inscrit effectivement dans un ensemble plus vaste que nous présentons lorsque nous en arriverons à la partie qui concerne les taux, à savoir la Partie II. C'est pourquoi nous devons présenter la motion maintenant; et si l'on était disposé à réserver l'article jusqu'à ce que nous ayons vu le reste des amendements que nous présenterons à l'article 34—et j'espère que je les aurai avant de les présenter—nous sommes encore en train d'y mettre la dernière touche—alors ce sera plus évident et les membres de l'autre côté auront une idée globale plus claire.

J'aimerais également faire un commentaire sur les remarques de M. Kroeger au sujet des difficultés que pourraient connaître les chemins de fer sur les marchés des capitaux. Tout d'abord, j'aimerais qu'il me dise s'il sait...

Le président: Mais...

M. Mazankowski: Juste un instant, en réponse, et il peut...

Le président: Ne pourriez-vous pas faire ce commentaire après l'heure du dîner?

M. Mazankowski: Non, parce que je réponds à M. Flis, qui l'a évoqué dans ses remarques... il a parlé du problème de la confiance des investisseurs. Je veux en parler, monsieur le président, avec tout le respect qui vous est dû. Cela concerne également une question pour le sous-ministre.

Le secrétaire parlementaire s'inquiète des répercussions que cela peut avoir sur la confiance des investisseurs. Je vous dit qu'il s'agit tout simplement d'une retenue; que si les chemins de fer produisent des résultats, ils l'auront de toute façon. Il ne s'agit donc pas d'une réduction de leurs recettes globales, en premier lieu.

En second lieu, que je sache—et j'aimerais bien que le sous-ministre me convainque du contraire—les chemins de fer ne connaissent pas de difficultés à l'heure actuelle sur le marché des capitaux. Je viens de voir les statistiques du second

[Texte]

Rail, which show a profit of \$106.3 million. Last year it showed a profit for the whole year of \$117.9 million; the year before, \$127.2 million; in 1980, \$121.6 million; in 1979, \$108.7 million. So it really would appear that neither the Crow nor the recession are hurting the financial activities of CP Rail very much.

• 1805

Now, with respect to CNR, the story is somewhat different, but I would submit to you that they had some rather extraordinary developments that occurred in the year 1982. In 1983 they have turned their loss position around, and have shown in the first half of 1983 a profit of \$85.5 million, against a loss reported in 1982. So if there is any difficulty now with respect to the capital markets, then that might be relieved somewhat by the passage of this bill. But I repeat, we are not taking any money away from the railroads here in this particular case; it is simply a penalty or a holdback which will be recovered if the railways believe that they will be able to fulfil their performance targets. As I said, furthermore, Mr. Chairman, this is part of a package of amendments that we will be submitting under Clause 34.

Mr. Flis: A point of order, Mr. Chairman. I think Mr. Mazankowski makes a good point, that maybe we should stand this clause and then come back to it when we do come to the same topic again.

Mr. Mazankowski: This particular clause . . .

The Chairman: If we are going to stand, we should do the whole clause, and not just the second part.

Mr. Mazankowski: I think Mr. Thompson wanted to respond. Did I note Mr. Thompson's wanting to . . . ?

The Chairman: I think we will do it after lunch, because the first thing we know we are going to be here until 6.30 p.m. and then we are not going to be starting until 8.00 p.m.

An hon. Member: When do we resume?

The Chairman: We resume at 7.30 p.m.

The Chairman: The committee is adjourned until 7.30 p.m. Be here at 7.30 p.m.

[Traduction]

trimestre pour CP Rail, qui affiche un bénéfice de 106.3 millions de dollars. L'an dernier, il a affiché un bénéfice de 117.9 millions de dollars pour l'ensemble de l'année; l'année précédente, 127.2 millions de dollars; en 1980, 121.6 millions de dollars; en 1979, 108.7 millions de dollars. Il semblerait donc que ni le Nid-de-Corbeau ni la récession ne nuit beaucoup aux activités de CP Rail.

Pour ce qui est du CN, ce n'est pas la même histoire, mais je vous dirais qu'il a connu une situation plutôt extraordinaire en 1982. En 1983, il a transformé son déficit en excédent et a affiché, au premier semestre, un bénéfice de 85.5 millions de dollars, alors qu'il avait connu une perte en 1982. Donc, s'il y a aujourd'hui des difficultés sur les marchés des capitaux, l'adoption de ce projet pourrait peut-être les atténuer. Mais, je le répète, nous ne sommes pas en train de prendre de l'argent aux chemins de fer dans le cas qui nous occupe; il s'agit tout simplement d'une pénalité ou d'une retenue qui leur sera remboursée s'ils estiment pouvoir atteindre leurs objectifs de résultat. Comme je l'ai dit, en outre, monsieur le président, cela fait partie d'un ensemble d'amendements que nous présenterons à l'article 34.

M. Flis: J'invoque le Règlement, monsieur le président. Je pense que M. Mazankowski fait valoir un très bon point, et que nous devrions peut-être réserver cet article, quitte à y revenir lorsque nous reviendrons sur le même sujet.

M. Mazankowski: Cet article particulier . . .

Le président: Si nous le réservons, nous devons réserver tout l'article et non pas seulement la deuxième partie.

M. Mazankowski: Je pense que M. Thompson avait un commentaire. Ai-je remarqué que M. Thompson voulait . . . ?

Le président: Je pense que nous le ferons après le lunch, car au rythme où nous allons, nous serons ici jusqu'à 18h30, et nous ne nous y mettrons pas avant 20h00.

Une voix: À quelle heure reprenons-nous?

Le président: Nous reprenons à 19h30.

Le président: La séance est levée jusqu'à 19h30. Soyez ici à 19h30.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From the Ministry of State for Economic Development:

Mr. Arthur Kroeger, Secretary.

Du Ministère d'État au développement économique:

M. Arthur Kroeger, secrétaire.

From the Department of Transport:

Mr. Denis Lefebvre, General Counsel.

Du Ministère des Transports:

M. Denis Lefebvre, avocat-général.

7
HOUSE OF COMMONS

Issue No. 131

Monday, September 12, 1983

Chairman: Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 131

Le lundi 12 septembre 1983

Président: Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

Bill C-155, An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof

CONCERNANT:

Projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the

Thirty-second Parliament, 1980-81-82-83

Première session de la

trente-deuxième législature, 1980-1981-1982-1983

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Robert Bockstael

MEMBERS/MEMBRES

Les Benjamin
Jean-Guy Dubois
Jesse Flis
Charles Mayer
Don Mazankowski
Bill McKnight
Marcel Ostiguy
John Reid—(10)

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Maurice A. Dionne

Vice-président: Robert Bockstael

ALTERNATES/SUBSTITUTS

Vic Althouse
Rolland Dion
Gaston Gourde
Bert Hargrave
Bernard Loiselle
Jack Murta
Doug Neil
Alain Tardif
Claude Tessier
Charles Turner—(10)

(Quorum 6)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

MINUTES OF PROCEEDINGS

MONDAY, SEPTEMBER 12, 1983

(197)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 7:36 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Bockstael, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Flis, Mazankowski, McKnight and Reid (*Kenora—Rainy River*).

Alternates present: Messrs. Althouse, Dion (*Portneuf*), Hargrave and Neil.

Other Members present: Mrs. Côté, Messrs. Deniger, Gustafson, Huntington and Schellenberger.

In attendance: Mr. Keith Thompson, Senior Counsel, Canadian Transport Commission and Mr. John Christopher, Research Officer, Library of Parliament.

Witnesses: From the Ministry of State for Economic Development: Mr. Arthur Kroeger, Secretary. *From the Department of Transport:* Mr. Denis Lefebvre, General Counsel and *From the Canadian Transport Commission:* Mr. John Heads, Executive Director, Railway Transport Committee.

Mr. Benjamin moved,—That this Committee adjourn at 8:00 p.m. to attend the emergency debate in the House.

And the question being put on the said motion, it was negatived on the following division:

YEAS

Messrs.

Benjamin	Mayer
Hargrave	Mazankowski—4

NAYS

Messrs.

Bockstael	Flis
Dion (<i>Portneuf</i>)	Reid (<i>Kenora—Rainy River</i>)—5
Dubois	

The Committee resumed consideration of Bill C-155, An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof.

The Committee resumed consideration of Clause 21.

The Committee resumed debate on the said proposed amendment of Mr. Mazankowski,—That Clause 21 be amended by deleting lines 36 to 40, on page 10, and substituting the following therefor:

“the commission is equal to 20% of the volume-related variable costs of the railway company as defined in Section 34(1) of this Act.”

PROCÈS-VERBAL

LE LUNDI 12 SEPTEMBRE 1983

(197)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 19h36 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) (président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Bockstael, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Flis, Mazankowski, McKnight et Reid (*Kenora—Rainy River*).

Substituts présents: MM. Althouse, Dion (*Portneuf*), Hargrave et Neil.

Autres député présents: M^{me} Côté, MM. Deniger, Gustafson, Huntington et Schellenberger.

Également présents: M. Keith Thompson, avocat-conseil, Commission canadienne des transports et M. John Christopher, documentaliste, Bibliothèque du Parlement.

Témoins: Du département d'État au Développement économique: M. Arthur Kroeger, secrétaire. *Du ministère des Transports:* M. Denis Lefebvre, avocat-conseil général. *De la Commission canadienne des Transports:* M. John Heads, directeur exécutif, Comité sur les transports par chemin de fer.

M. Benjamin propose,—Que le Comité ajourne les travaux à 20 heures, pour que ses membres puissent assister au débat d'urgence de la Chambre.

Après débat, la motion est rejetée à la majorité des voix, comme suit:

POUR

Messieurs

Benjamin	Mayer
Hargrave	Mazankowski—4

CONTRE

Messieurs

Bockstael	Flis
Dion (<i>Portneuf</i>)	Reid (<i>Kenora—Rainy River</i>)—5
Dubois	

Le Comité reprend l'examen du projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence.

Le Comité reprend l'examen de l'article 21.

Le Comité reprend le débat sur la motion de M. Mazankowski,—Que l'article 21 soit modifié par la substitution aux lignes 29 à 33, à la page 10, de ce qui suit:

«La Commission, est égal à 20% des coûts variables afférents au volume supportés par les compagnies de chemin de fer, tel qu'ils sont définis au paragraphe 34(1) de la présente Loi.»

After debate thereon, Mr. Bockstael moved an amendment to the amendment by deleting the figure of 20% and substituting the following therefor:

“10%”

After debate thereon, the question being put on the said proposed amendment to the amendment, it was agreed to.

Mr. Bockstael moved an amendment to the amendment, as amended, by deleting the following words:

“as defined in Section 34(1) of this Act.”

The question being put on the said amendment to the amendment, it was agreed to.

The question being put on the amendment, as amended, it was agreed to.

And the question being put on Clause 21, as amended, it was carried on division.

On Clause 22

Mr. Althouse moved,—That Clause 22 be amended by deleting line 7, on page 11, and substituting the following therefor:

“fifteen Senators or fifteen members of the”

After debate thereon, the question being put on the said proposed amendment, it was, by a show of hands, negatived: Yeas: 2; Nays: 7.

The question being put on Clause 22, it was carried.

On Clause 23

The question being put on Clause 23, it was carried.

On Clause 24

Mr. Flis moved,—That Clause 24 be amended by deleting line 4, on page 12, and substituting the following therefor:

“shall be filed with the Speaker.”

The question being put on the said proposed amendment, it was agreed to.

And the question being put on Clause 24, as amended, it was carried.

On Clause 25

Mr. Althouse moved,—That Clause 25 be amended by deleting lines 12 to 19, on page 12, and substituting the following therefor:

“debated and on the conclusion of the debate the Speaker shall forthwith put every question necessary for the disposition of the motion.”

After debate thereon, the question being put on the said proposed amendment, it was, by a show of hands, negatived: Yeas: 4; Nays: 5.

Mr. Neil moved,—That Clause 25 be amended by deleting lines 12 to 19, on page 12, and substituting the following therefor:

“debated not more than three sitting days and at the expiration of the three sitting days the Speaker shall

Après débat, M. Bockstael propose un sous-amendement portant substitution au chiffre 20%, de ce qui suit:

«10%»

Après débat, le sous-amendement, mis aux voix, est adopté.

M. Bockstael propose un sous-amendement à l'amendement modifié, par la suppression des mots suivants:

«tels qu'ils sont définis au paragraphe 34(1) de la présente Loi.»

Après débat, le sous-amendement à l'amendement modifié, mis aux voix, est adopté.

L'amendement modifié est, mis aux voix, et adopté.

L'article 21, modifié, est adopté.

Article 22;

M. Althouse propose,—Que l'article 22 soit modifié par la substitution à la ligne 8, à la page 11, de ce qui suit:

«quinze sénateurs ou quinze députés,»

Après débat, la motion, mise aux voix, est rejetée par vote à main levée, comme suit: Pour: 2; Contre: 7.

L'article 22, mis aux voix, est adopté.

Article 23;

L'article 23, mis aux voix, est adopté.

Article 24;

M. Flis propose,—Que l'article 24 soit modifié par la substitution à la ligne 4, à la page 12, de ce qui suit:

«doit être remise au président de la Chambre concernée»

L'amendement, mis aux voix, est adopté.

L'article 24 modifié est mis aux voix, et adopté.

Article 25;

M. Althouse propose,—Que l'article 25 soit modifié par la substitution aux lignes 10 à 15, à la page 12, de ce qui suit:

«le débat terminé, le président met immédiatement aux voix toute question nécessaire pour décider de la motion.»

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est rejeté par vote à main levée, comme suit: Pour: 4; Contre: 5.

M. Neil propose,—Que l'article 25 soit modifié par la substitution aux lignes 10 à 15, à la page 12, de ce qui suit:

«d'un débat pendant au plus trois journées de séance; à l'expiration des trois journées de séance, le président met

forthwith without further debate or amendment put every question necessary for the disposition of the motion.”

After debate thereon, the question being put on the said proposed amendment, it was, by a show of hands, negatived: Yeas: 4; Nays: 5.

Mr. McKnight moved,—That Clause 25 be amended by deleting lines 10 to 13 up to the word “during” and substituting the following therefor:

“A motion taken up and considered in accordance with subsection (1) shall be debated for not more than one hour on each three sitting days,”

After debate thereon, the question being put on the said proposed amendment, it was negatived on the following division:

YEAS

Messrs.

Althouse	Mazankowski
Mayer	McKnight—4

NAYS

Messrs.

Bockstael	Flis
Dion (<i>Portneuf</i>)	Reid (<i>Kenora—Rainy</i>
Dubois	<i>River</i>)—5

And the question being put on Clause 25, it was carried.

Clauses 26, 27 and 28 carried.

On Clause 29.

Mr. Bockstael moved,—That Clause 29 be amended by deleting line 42, on page 12, and substituting the following therefor:

“shall annually submit to the Minister, the Commission, the”

The question being put on the said proposed amendment, it was agreed to.

Mr. Mazankowski moved,—That Clause 29 be amended by adding after the word “committee”, in line 43, on page 12, the following thereto:

“and shall simultaneously make public”

After debate thereon, the question being put on the said proposed amendment, it was negatived on the following division:

YEAS

Messrs.

Althouse	Mayer
Hargrave	Mazankowski—4

NAYS

Messrs.

Bockstael	Flis
Dion (<i>Portneuf</i>)	Reid (<i>Kenora—Rainy</i>
Dubois	<i>River</i>)—5

immédiatement aux voix toute question nécessaire pour décider de la motion, sans autre débat ni modification.»

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est rejeté par vote à main levée, Pour: 4; Contre: 5.

M. McKnight propose,—Que l'article 25 soit modifié par la substitution aux lignes 8 à 10 jusqu'au mot «maximum», de ce qui suit:

«La motion mise à l'étude conformément au paragraphe (1) fait l'objet d'un débat d'au plus une heure pendant chacune des trois journées de séance,»

Après débat, l'amendement est rejeté à la majorité des voix, comme suit:

POUR

Messieurs

Althouse	Mazankowski
Mayer	McKnight—4

CONTRE

Messieurs

Bockstael	Flis
Dion (<i>Portneuf</i>)	Reid (<i>Kenora—Rainy</i>
Dubois	<i>River</i>)—5

L'article 25, mis aux voix, est adopté.

Les articles 26, 27 et 28, sont adoptés.

Quant à l'article 29.

M. Bockstael propose,—Que l'article 29 soit modifié par la substitution à la ligne 35, à la page 12, de ce qui suit:

«présente annuellement au Ministre, à la Commission»

L'amendement, mis aux voix, est adopté.

M. Mazankowski propose,—Que l'article 29 soit modifié par l'insertion après le mot «Comité», à la ligne 36, à la page 12, de ce suit:

«simultanément rendue publique,»

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est rejeté à la majorité des voix, comme suit:

POUR

Messieurs

Althouse	Mayer
Hargrave	Mazankowski—4

CONTRE

Messieurs

Bockstael	Flis
Dion (<i>Portneuf</i>)	Reid (<i>Kenora—Rainy</i>
Dubois	<i>River</i>)—5

On motion of Mr. Dubois, it was agreed,—That the French version of Clause 29 be amended by deleting line 2, on page 13, and substituting the following therefor:

«dant l'année civile précédente dans le matériel et»

On motion of Mr. Dubois, it was agreed,—That the French version of Clause 29 be amended by deleting line 6, on page 13, and substituting the following therefor:

“pour l'année civile de la déclaration et la sui—”

On motion of Mr. Dubois, it was agreed,—That the French version of Clause 29 be amended by deleting line 11, on page 13, and substituting the following therefor:

“l'année civile précédente pour l'entretien des”

Mr. Benjamin moved,—That the Committee do now adjourn.

The question being put on the said motion, it was negatived on the following division:

YEAS

Messrs.

Benjamin—1

NAYS

Messrs.

Bockstael
Dion (*Portneuf*)
Dubois

Flis
Reid (*Kenora—Rainy*
River)—5

Mr. Mayer moved,—That Clause 29 be amended by deleting lines 17 to 28, on page 13, and substituting the following therefor:

“29.(2) The Commission shall monitor the programs of the railway companies for the maintenance of the grain dependent branch lines and the investments of the railway companies in railway equipment and plant for the movement of grain and for the purposes of subsection 55(2), the Commission shall

(a) annually verify the investments referred to in paragraph 29(1)(a) and report to the Minister any difference between the statement of investments referred to in paragraph 29(1)(a) and the investments actually made;

(b) analyze the general investment plans referred to in paragraph 29(1)(b), and not later than 90 days following the submission of the statement referred to in subsection 29(1), submit a report to the Minister on the appropriateness of these general investment plans and proposed investments in ensuring an adequate, reliable and efficient railway transportation system that will meet future requirements for the movement of grain; and

(c) audit the expenditures referred to in paragraph 29(1)(c) and at the earliest opportunity, and in any event, not later than 120 days, following the submission of the statement referred in 29(1), report to the Minister any differences between the audit and the expenditures claimed to have been made by the railway company.”

After debate thereon, Mr. Mazankowski moved an amendment to the amendment by deleting the words “at the earliest opportunity” in paragraph (c).

Sur motion de M. Dubois, il est convenu,—Que la version française de l'article 29 soit modifiée par la substitution à la ligne 2, à la page 13, de ce qui suit:

«dans l'année civile précédente dans le matériel et»

Sur motion de M. Dubois, il est convenu,—Que la version française de l'article 29 soit modifiée par la substitution à la ligne 6, à la page 13, par ce qui suit:

«pour l'année civile de la déclaration et la sui—»

Sur motion de M. Dubois, il est convenu,—Que la version française soit modifiée par la substitution la ligne 11, à la page 13, de ce qui suit:

«l'année civile précédente pour l'entretien des»

M. Benjamin propose,—Que le Comité ajourne ses travaux.

La motion, est rejetée à la majorité des voix, comme suit:

POUR

Messieurs

Benjamin—1

CONTRE

Messieurs

Bockstael
Dion (*Portneuf*)
Dubois

Flis
Reid (*Kenora—Rainy*
River)—5

M. Mayer propose,—Que l'article 29 soit modifié par la substitution aux lignes 14 à 25, à la page 13, de ce qui suit:

«29. (2) La Commission suit l'exécution par les compagnies de chemins de fer de leurs programmes d'entretien des embranchements tributaires du transport du grain et de leurs investissements dans le matériel et les installations ferroviaires destinés au transport du grain et, pour l'application du paragraphe 55(2), elle

a) vérifie chaque année les investissements visés à l'alinéa 29(1)a) et signale au ministre tout écart entre les investissements dont il est fait état dans la déclaration visée à l'alinéa 29(1)a) et ceux réellement effectués;

b) étudie les principaux projets d'investissements mentionnés à l'alinéa 29(1)b) et, au plus tard dans les 90 jours suivant la présentation de la déclaration visée au paragraphe 29(1), présente au ministre un rapport faisant état de la mesure dans laquelle ces principaux projets d'investissements et les investissements proposés favorisent l'efficacité du réseau et son adaptation à l'évolution des besoins en matière de transport des grains; et

c) vérifie les dépenses visées à l'alinéa (1)c) et signale au ministre, le plus tôt possible et au plus tard dans les 120 jours suivant la présentation de la déclaration visée au paragraphe 29(1), tout écart par rapport aux dépenses que la compagnie de chemin de fer prétend avoir faites.»

Après débat, M. Mazankowski propose un sous-amendement portant suppression des mots « » à l'alinéa c).

The question being put on the said proposed amendment to the amendment, it was agreed to.

After further debate, the question being put on the said proposed amendment, as amended, it was agreed to on the following division:

	YEAS
	Messrs.
Bockstael	Mazankowski
Dion (<i>Portneuf</i>)	McKnight
Dubois	Reid (<i>Kenora—Rainy</i>
Flis	<i>River</i>)—8
Mayer	

NAYS

Messrs.

—0

Mr. Bockstael moved,—That Clause 29 be amended by adding, immediately after line 28, on page 13, and substituting the following therefor:

“(3) A railway compagny shall use Canadian goods and services in carrying out investments in railway equipment and plant for the movement of grain and more particularly shall use goods and services from the region where the investment is being made to the full extent to which they are procurable, consistent with proper economy and the expeditious carrying out of the investment.”

After debate thereon, the question being put on the said proposed amendment, it was agreed to.

Mr. Benjamin moved,—That Clause 29 be amended by adding Subclause (4) immediatley after line 28, on page 13, and renumbering the subsequent subclauses accordingly:

“(4) A railway company shall, in a subsequent calendar year, invest in railway equipment and plant for the movement of grain an amount not less than the after tax cost of capital, after tax depreciation, and after tax constant cost portion of payments it received under section 55 for the preceeding crop year.”

After debate thereon, the question being put on the said proposed amendment, it was negatived on the following division:

	YEAS
	Messrs.
Benjamin—1	
	NAYS
	Messrs.
Bockstael	Mazankowski
Dion (<i>Portneuf</i>)	McKnight
Dubois	Reid (<i>Kenora—Rainy</i>
Flis	<i>River</i>)—8
Mayer	

Le sous-amendement, mis aux voix, est adopté.

Après débat, l'amendement modifié est adopté à la majorité des voix, comme suit:

	POUR
	Messieurs
Bockstael	Mazankowski
Dion (<i>Portneuf</i>)	McKnight
Dubois	Reid (<i>Kenora—Rainy</i>
Flis	<i>River</i>)—8
Mayer	

CONTRE

Messieurs

—0

M. Bockstael propose,—Que l'article 29 soit modifié par l'adjonction après la ligne 28, à la page 13, de ce qui suit:

«(3) Les compagnies de chemin de fer sont tenues de se servir de biens et de services canadiens dans la réalisation d'investissements dans le matériel et les installations ferroviaires destinés au transport du grain et, plus précisément, de se servir autant que possible de biens et de services provenant de la région où l'investissement doit être réalisé dans la mesure où ceux-ci peuvent être obtenus sans causer de dépenses ou de retards inutiles.»

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est adopté.

M. Benjamin propose,—Que l'article 29 soit modifié par l'adjonction du paragraphe (4) après la ligne 25, à la page 13, et par le renumérotage des paragraphes subséquents en conséquence:

«(4) Les compagnies de chemin de fer sont tenues, dans une année ultérieure, d'investir dans le matériel et les installations ferroviaires destinés aux mouvements du grain un montant au moins égal au montant net d'impôt des coûts en capital, de l'amortissement et des versements reçus au titre des frais fixes pour la campagne agricole précédente en vertu de l'article 55.»

Après débat, l'amendement est rejeté à la majorité des voix, comme suit:

	POUR
	Messieurs
Benjamin—1	
	CONTRE
	Messieurs
Bockstael	Mazankowski
Dion (<i>Portneuf</i>)	McKnight
Dubois	Reid (<i>Kenora—Rainy</i>
Flis	<i>River</i>)—8
Mayer	

Mr. Benjamin moved,—That Clause 29 be amended by deleting lines 34 to 39, on page 13.

After debate thereon, the question being put on the said proposed amendment, it was negatived on the following division:

YEAS

Messrs.

Benjamin
HargraveMayer
Mazankowski—4

NAYS

Messrs.

Bockstael
Dion (*Portneuf*)
DuboisFlis
Reid (*Kenora—Rainy
River*)—5

Mr. Benjamin moved,—That Clause 29 be amended by adding new subclauses 4 and 5 immediately after line 39, on page 13:

“(5) Canadian Pacific Limited shall invest \$7 billion and Canadian National shall invest \$9.5 billion in railway equipment and plant by December 31, 1992.

(6) Canadian Pacific Limited shall and Canadian National shall maintain no less than the total number of full-time employees than the total number of full-time employees in their respective railway operations as of the sixteenth day of June, 1983.”

DECISION BY THE CHAIRMAN

MR. CHAIRMAN: Before we get into any further discussion, I must tell the committee that I have very grave concerns about the acceptability of this amendment on procedural grounds. If one looks at it from the point of view of just ordinary common sense and practice, it would seem to me that the amendment is out of order on those grounds alone, because it attempts to do what is impossible to do, it seems to me.

If you wish me to explain further, I will. I am talking particularly about the second part, where the bill would force the railways, no matter what the technological changes may be in the next 10 years—or nine years now—to maintain exactly at least the complement of employees it has now, regardless of whether or not they had work for them to do.

That is a matter, it seems to me, that is more in the realm of collective bargaining and internal management of the company rather than a legislative matter. So I think it goes beyond the scope of the bill.

Second, Beauchesne's citation 773.(1) says:

“An amendment is out of order if it is irrelevant to the bill, beyond its scope or governed by or dependent upon amendments already negatived.”

M. Benjamin propose,—Que l'article 29 soit modifié par la suppression des lignes 30 à 35, page 13.

Après débat, l'amendement est rejeté à la majorité des voix, comme suit:

POUR

Messieurs

Benjamin
HargraveMayer
Mazankowski—4

CONTRE

Messieurs

Bockstael
Dion (*Portneuf*)
DuboisFlis
Reid (*Kenora—Rainy
River*)—5

Mr. Benjamin propose,—Que l'article 29 soit modifié par l'adjonction des nouveaux paragraphes 4 et 5, après la ligne 35, page 13:

«(5) Le Canadien Pacifique Limitée est tenu d'investir 7 milliards de dollars et le Canadien National 9,5 milliards dans du matériel et des installations ferroviaires d'ici au 31 décembre 1992.

(6) Le Canadien Pacifique Limitée et le Canadien National doivent en tout temps avoir à leur service au moins le nombre total d'employés à temps plein qu'ils comptaient respectivement le 16 juin 1983.»

DÉCISION DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT: Avant d'aller plus loin, je dois dire au Comité que je m'interroge sérieusement sur la recevabilité de cet amendement du point de vue du Règlement. En toute logique, il semblerait même dévier de la question étant donné qu'il semble viser l'impossible.

Si vous me le permettez, je vais vous expliquer pourquoi. Je fais notamment allusion au deuxième paragraphe en vertu duquel le projet de loi forcerait les compagnies ferroviaires, peu importe les progrès technologiques réalisés au cours des neuf ou dix prochaines années, à conserver le même nombre d'employés qu'elles aient ou non du travail à leur offrir.

Cette question relève de la négociation collective et de la gestion interne plutôt que de la loi. C'est pourquoi je pense que l'amendement dépasse la portée du projet de loi.

En outre, comme il est dit au paragraphe 773(1) du Beauchesne:

Il est interdit au président de recevoir des propositions d'amendement entaché des vices suivants:

1) S'il ne se rapporte pas au projet de loi, ou s'il en dépasse la portée, ou s'il est inspiré par des amendements déjà rejetés ou s'il en dépend.

I would think the first two of those things would apply to this one. I think it is irrelevant to the bill and I think it is beyond the scope of the bill.

Mr. Benjamin, what you say may all be very true but I still say it is beyond the scope of Parliament and certainly of this committee to legislate it. I do not see how we can legislate something we cannot foresee and I so rule that your amendment is out of order.

During the course of the meeting, Mr. Thompson, Committee Adviser, and the witnesses, answered questions.

At 11:45 o'clock p.m., the Committee adjourned until 9:30 o'clock a.m. Tuesday, September 13, 1983.

Je pense que cet amendement ne se rapporte pas au projet de loi et qu'il en dépasse la portée.

Monsieur Benjamin, même si ce que vous dites a du vrai je ne pense pas que ce soit au Parlement, encore moins au Comité, de légiférer en la matière. Je ne vois pas comment nous pourrions établir une loi à l'égard de ce que nous ne connaissons pas encore, et je déclare donc votre proposition d'amendement irrecevable.

Au cours de la réunion, M. Thompson, conseiller du Comité, et les témoins ont répondu aux questions.

A 23h45, le Comité suspend ses travaux jusqu'au mardi 13 septembre 1983 à 9h30.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

*(Recorded by Electronic Apparatus)**[Texte]*

Monday, September 12, 1983

• 1937

The Chairman: Order, please.**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, on a point of order.**The Chairman:** Mr. Benjamin, on a point of order.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I believe the rules state that the members shall make themselves present when the House is sitting and we have a very rare occasion when Madam Speaker has accepted a motion for an emergency debate. I would think in the event of an emergency debate all hon. members, including those in this committee, would feel inclined, if not compelled, to attend their place in the chamber for that emergency debate. Therefore, Mr. Chairman, I would move that at 8.00 p.m. the committee adjourn to attend the proceedings of an emergency debate in the House of Commons.

The Chairman: To begin with, your motion is out of order, because you cannot move a motion on a point of order.

Mr. Benjamin: All right.

The Chairman: Secondly, you do not have a point of order, because committees sit regularly when the House is in session and so it is no reason to adjourn the committee. So it is not a point of order and your motion is out of order, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: The point of order was to get the floor.**The Chairman:** That is not what you said.

Mr. Benjamin: I still think we should sit in the House tonight, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I know you are concerned, as other members are concerned, with the constraints of time that are placed upon us in dealing with this bill, but I think Mr. Benjamin raises a very valid point. It is a very rare occasion when we have an emergency debate. I think the issue is of substantial importance, not only to our country but, indeed, to the world. I know I would genuinely appreciate being in the House tonight to listen to the debate. I do not say that with any motive in mind other than simply to say to you, sir, that I think on occasions like this it is incumbent upon members to be in their places when issues of national and international importance are being debated. I think the mere fact that the Speaker has allowed the debate to take place tonight is really evidence of the fact that it is a matter of urgency, it is a matter of major importance, and for the discussion of this issue all members of Parliament should be in their places.

TÉMOIGNAGES

*(Enregistrement électronique)**[Traduction]*

Le lundi 12 septembre 1983

Le président: À l'ordre, s'il vous plaît.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

Le président: Je cède la parole à M. Benjamin, qui invoque le Règlement.

M. Benjamin: Monsieur le président, je crois que d'après le Règlement les députés doivent être présents quand la Chambre siège, et nous avons ici une des rares occasions où Madame l'Orateur a accepté une motion portant sur un débat d'urgence. J'oserais croire que dans le cas d'un débat d'urgence, tous les députés, y compris ceux qui siègent au Comité se sentiraient enclins, sinon obligés, à occuper leur siège à la Chambre. Monsieur le président, je propose donc qu'à 20h00 le Comité ajourne ses travaux pour que nous assistions à ce débat d'urgence.

Le président: Tout d'abord, votre motion est irrecevable parce que vous ne pouvez proposer une motion lorsque vous invoquez le Règlement.

M. Benjamin: Parfait.

Le président: Deuxièmement, vous invoquez à tort le Règlement, car les comités siègent régulièrement lorsque la Chambre siège, et ce n'est donc point là une raison valable pour ajourner les travaux du Comité. Donc, il ne s'agit pas d'un rappel au Règlement, et votre motion est irrecevable, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: J'ai invoqué le Règlement tout simplement pour pouvoir me faire entendre.

Le président: Ce n'est pas ce que vous avez dit.

M. Benjamin: Je crois toujours que nous devrions nous retrouver à la Chambre ce soir, monsieur le président.

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, je sais que vous êtes préoccupé, tout comme le sont d'autres membres du Comité, par les limites de temps qui nous sont imposées pour débattre du présent projet de loi, mais je crois que M. Benjamin vient de soulever un point très valable. Il est très rare, en effet, que nous ayons un débat d'urgence. Je crois que la question est d'une importance primordiale, non seulement pour notre pays, mais pour le monde entier. Personnellement j'aimerais énormément pouvoir être présent à la Chambre ce soir pour suivre le débat. La seule raison que je puisse invoquer, monsieur, c'est tout simplement qu'en de pareilles occasions les députés doivent se trouver sur les lieux lorsqu'on débat de questions d'importance nationale et internationale. Je crois que le simple fait que l'Orateur ait accepté que le débat de ce soir ait lieu prouve qu'il y a véritablement une urgence, qu'il s'agit d'un sujet d'importance capitale et que tous les députés devraient se trouver à leur place pour le débat.

[Texte]

• 1940

I see snickers across the way. I want to say in advancing the suggestion that I certainly would hope that if the committee sees fit to adjourn in order to be in the House for this debate, we would be able to reschedule the meeting to make up for the time. I appreciate the fact that Mr. Benjamin has raised the issue. I know we were discussing it among ourselves, and hoped that perhaps some of us would be able to attend the House to follow the debate to some extent. In the case of Mr. Benjamin, he does not have that luxury, of course.

I would hope, Mr. Chairman, that you would seriously consider the suggestion made by Mr. Benjamin. I know the restraints you are placed in, but nonetheless it is a rare occasion; it is an emergency, and is something that I think we should all be involved in.

The Chairman: Mr. Flis.

Mr. Flis: Just to highlight the importance that I place on that debate, I had a motion under Standing Order 21 to make in the House today on the issue, because I have many constituents who are affected by that airplane crash. But, Mr. Chairman, I want to remind the members sitting around this table that we sat here Thursday night until 1.00 a.m. Friday because we realized we needed more time to complete clause-by-clause of this bill. As much as I would like to be in the House for that debate, I feel when we took on our responsibilities to serve on the Transport committee this should get priority right now.

We do have alternates. I would suggest that between the alternates and the full-time members we can alternate maybe, so that we at least could be in the House part of the time. Maybe we could have a gentlemen's agreement that because of the importance of the debate and because some alternates will be there and other members here, we would not spring any unexpected votes—or give members time, if we do have a vote, to call them in from the House.

Mr. Chairman, I just do not see how we can give up this evening and not go through the bill.

Mr. Benjamin: On a point of order, Mr. Chairman. We cannot let that pass.

The Chairman: Just a moment. Just a moment, Mr. Benjamin.

Monsieur Dubois.

M. Dubois: Merci, monsieur le président.

Il y a 282 députés à la Chambre des communes, si je ne m'abuse, et il y en a plusieurs qui ont une vaste connaissance dans bien des domaines et au sujet de différents dossiers. Il a également un nombre suffisant de personnes qui siègent à différents comités. Cette situation concerne le ministère des Affaires extérieures. Si nous faisons partie du Comité des affaires extérieures, je serais tout à fait d'accord pour qu'on

[Traduction]

Je vois des sourires de l'autre côté. Je tiens à dire qu'en faisant cette proposition j'espère que, si jamais le Comité décide d'ajourner afin que les députés puissent être présents à la Chambre pour le débat, nous pourrions remettre la séance et rattraper le temps perdu. Je trouve très bien que M. Benjamin ait soulevé la question. Nous en avons parlé entre nous et nous espérons que peut-être quelques-uns d'entre nous pourraient se trouver à la Chambre pour suivre, en partie du moins, le débat. Dans le cas de M. Benjamin, il ne peut s'offrir ce luxe, évidemment.

J'ose espérer, monsieur le président, que vous étudierez avec tout le sérieux voulu la proposition de M. Benjamin. Je sais quelles sont les limites qui vous ont été imposées, néanmoins il faut saisir l'occasion par les cheveux, car elle est rare; c'est une urgence et je crois que nous devrions tous nous y trouver.

Le président: Monsieur Flis.

M. Flis: Pour souligner l'importance que j'accorde à ce débat, j'avais préparé une motion que je voulais présenter en vertu de l'article 21 à la Chambre aujourd'hui sur cette question précisément, car plusieurs de mes électeurs ont été touchés par l'écrasement de cet avion. Cependant, monsieur le président, je tiens à rappeler aux députés siégeant ici que nous avons siégé jeudi soir jusqu'à 1 heure du matin, car nous nous étions rendu compte qu'il nous faudrait pas mal de temps pour terminer l'étude article par article du projet de loi. Quoi qu'il me tienne beaucoup à cœur d'être présent à la Chambre pour ce débat, je crois qu'il ne faut pas oublier nos responsabilités, qui nous commandent d'être présents aux séances du Comité des transports, séances qui sont prioritaires pour le moment.

Nous avons des substituts. Peut-être que les substituts et les membres réguliers pourraient se relayer de façon que nous puissions nous trouver à la Chambre pendant une certaine partie du débat au moins. Peut-être pourrions-nous nous entendre à l'amiable et décider, vu l'importance du débat et le fait que certains substituts se trouveront là-bas et d'autres députés ici, que nous ne voterons pas par surprise ou que tout au moins nous donnerons le temps aux députés de revenir ici pour voter s'ils se trouvent à la Chambre.

Monsieur le président, je ne crois pas que nous puissions ajourner notre séance de ce soir et laisser tomber le projet de loi.

M. Benjamin: J'invoque le Règlement, monsieur le président. Nous ne pouvons laisser passer cela.

Le président: Un instant. Un instant, monsieur Benjamin.

Mr. Dubois.

Mr. Dubois: Thank you, Mr. Chairman.

There are 282 members in the House of Commons, if I am not mistaken, and there are many who have vast knowledge in very many areas and concerning all kinds of subjects. There is also a sufficient number of people sitting on different committees. This incident concerns the Department of External Affairs. If we were part of the committee on External Affairs, I would most certainly agree to the adjournment of our

[Text]

ajourne nos travaux afin d'assister à ce débat. Mais puisqu'il s'agit ici du Comité des transports et que certains de nos collègues ont beaucoup de préoccupations concernant ce dossier, je crois que nous pouvons en revenir à l'article qui était à l'étude avant l'ajournement de 18 heures, monsieur le président.

The Chairman: Mr. Hargrave.

Mr. Hargrave: Thank you, Mr. Chairman.

I want to respond to Mr. Dubois' opening comment. He suggested that there are 282 members in the House of Commons, and by inference there are lots of men in the House of Commons. That is surely, Mr. Chairman, not the point. This is the first day of the return to the fall session of the House of Commons of Canada. The eyes of Canada are upon us, in one way or another. The subject under debate in there tonight was the subject of the lead-off question. It was quite properly the one that should have been the lead-off question, too.

What is happening, or going to happen there in a few minutes, is an extension of that lead-off question. It is something the whole nation is currently not only interested in, but I think expects the Canadian House of Commons to be interested in.

I think the suggestion that we make up this time at a later date in the committee is very valid indeed, and we should adjourn and take part in that debate.

Thank you, Mr. Chairman.

An hon. Member: Sit Wednesday afternoon.

The Chairman: Mr. Althouse.

• 1945

Mr. Althouse: I think the Transport committee should be very concerned about this debate, since the issue is in part—a very big part—an air transport kind of problem. It has to do with our international response to an atrocity that has taken place. While it may be to some extent an external affairs kind of problem, I think it is very much a Transport problem, and I think it would not look particularly well in capitals other than our own if the Transport committee was known not to have been in the House or even to have appeared to take an interest in the debate on such an important issue.

The Chairman: Mr. Mayer.

Mr. Mayer: Mr. Chairman, thank you very much. I have to agree with Mr. Althouse. I was going to make the same point. It certainly is a transport issue, and it is a transport issue that has implications for this bill, because it has implications for trade. It is certainly one, of all the committees next to external affairs, that I would suggest has more relevance than any of the other standing committees of the House of Commons.

I would certainly agree with the suggestion by Mr. Benjamin that the committee could well see fit to adjourn for this evening and make its presence known—not only known, but

[Translation]

meeting to attend this debate. However, since this is the transport committee, and that some of our colleagues have many concerns about this bill, I believe that we should get back to the clause we were looking at before our 6.00 p.m. adjournment, Mr. Chairman.

Le président: Monsieur Hargrave.

M. Hargrave: Merci, monsieur le président.

Je veux tout simplement répondre à ce que vient de dire M. Dubois. Il nous a dit qu'il y a 282 députés à la Chambre des communes, ce qui implique qu'ils y sont suffisamment nombreux. Là n'est pas la question, monsieur le président. C'est le premier jour de la rentrée d'automne de la Chambre des communes du Canada. Au Canada tout entier, les yeux sont tournés vers nous. Le sujet à débattre ce soir découle directement de la première question posée à la Chambre, ce qui, par ailleurs, était tout à fait légitime.

Ce qui arrive, ou plutôt ce qui arrivera à la Chambre dans quelques minutes, sera le prolongement logique de cette question. C'est un sujet auquel toute la nation non seulement prend un vif intérêt, mais auquel elle veut que la Chambre des communes s'intéresse.

Comme l'a proposé un intervenant précédent, nous pourrions certainement siéger un peu plus tard pour reprendre le temps perdu ce soir, je crois que nous devrions ajourner notre séance pour prendre part à ce débat.

Merci, monsieur le président.

Une voix: Siéger mercredi après-midi.

Le président: Monsieur Althouse.

M. Althouse: J'estime que le Comité des transports devrait s'intéresser de près à ce débat, la question étant en partie, en très grande partie, un problème de transport aérien. Il s'agit de notre réaction sur le plan international à une atrocité qui a été commise. Bien qu'on puisse la considérer jusqu'à un certain point comme un problème d'affaires extérieures, je crois qu'il s'agit tout à fait d'un problème de transport, et j'estime que cela ne produirait pas un très bon effet dans les autres capitales si l'on apprenait que le Comité des transports n'a pas été présent à la Chambre ou même s'il semblait ne pas s'être intéressé au débat portant sur une question si importante.

Le président: Monsieur Mayer.

M. Mayer: Merci, monsieur le président. Je suis tout à fait d'accord avec M. Althouse. J'allais dire la même chose que lui. Il s'agit sûrement d'une question de transport, et c'est une question de transport qui a une incidence sur ce projet de loi, parce qu'elle a une incidence sur le commerce. Sans aucun doute, cette question intéresse davantage notre Comité qu'aucun autre comité permanent de la Chambre des communes après celui des affaires extérieures.

Je suis tout à fait d'accord avec la suggestion formulée par M. Benjamin que le Comité pourrait juger bon d'ajourner pour ce soir et d'assurer sa présence à la Chambre, non

[Texte]

felt—in the House. I am sure there are members on the committee who would like to participate and their participation in the debate would certainly be an addition to that debate. It is fine for the parliamentary secretary to say we can alternate and we can have people go out and come back, but that is not really the way we can make progress on this bill. I think it is important that the people who have followed the bill from the beginning be here and that there be some continuity when we proceed from one clause to another in looking at the bill with an eye to amendments.

So I would agree with Mr. Althouse totally, that it is very much an issue involved with transport and that transportation is not a peripheral issue to the subject of the emergency debate in the House. I would strongly urge the members of the government to see fit to support Mr. Benjamin in his motion when it comes, so that the Transport committee adjourns this evening's proceedings in order that we can attend the emergency debate under Standing Order 30 in the House of Commons this evening, Mr. Chairman.

Thank you.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, since I cannot move the motion, since I raised the matter on a point of order, I want to agree with Mr. Mazankowski that we can make up two or two and a half hours on Wednesday afternoon—I am easy—or on Wednesday evening, so we do not lose time in the committee. I would invite one of my colleagues to my right or across the table to move that we adjourn at 8.00 p.m. and return to our duties tomorrow at 9.30 a.m.

Mr. Dubois: What is the problem, Mr. Chairman?

The Chairman: I have already ruled on the point of order, so you are no longer on a point of order, Mr. Benjamin.

Mr. Dubois: So we do not have a motion. There is nothing at all in front of you.

Mr. Benjamin: Can I be recognized?

The Chairman: You were. You are.

Mr. Benjamin: All right, I would like to move that at 8.00 p.m. this day this committee adjourns, and we resume our duties at 9.30 tomorrow morning.

The Chairman: May I have the motion in writing, please?

Mr. Benjamin: Sure.

The Chairman: You do not need the last part of it, because it is already arranged that we meet at 9.30 tomorrow morning.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, my motion is that this committee adjourn at 8.00 p.m. to attend the emergency debate in the House of Commons.

The Chairman: The motion is non-debatable.

[Traduction]

seulement de l'assurer, mais de la bien faire sentir. Je ne doute pas que des membres du Comité voudraient prendre part au débat et que leur participation enrichirait sûrement ce débat. Il est bien beau que le secrétaire parlementaire dise que nous pouvons sortir à tour de rôle et revenir ici, mais ce n'est pas ainsi vraiment que nous pouvons faire avancer ce projet de loi. A mon avis, il importe que ceux qui ont suivi le projet de loi depuis les débuts soient présents pour assurer certaine continuité quand nous passons d'un article à l'autre dans notre examen du projet de loi en vue d'y apporter des amendements.

Je suis donc entièrement d'accord avec M. Althouse: il s'agit tout à fait d'une question ayant trait aux transports et les transports ne sont pas un aspect périphérique de l'objet du débat d'urgence à la Chambre. Je prie instamment les députés ministériels de juger bon d'appuyer la motion de M. Benjamin quand il la présentera, de sorte que le Comité des transports suspende ses travaux de ce soir afin que nous puissions assister au débat d'urgence tenu aux termes de l'article 30 du Règlement à la Chambre des communes ce soir, monsieur le président.

Merci.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, puisque je ne puis faire une motion, étant donné que j'ai soulevé l'affaire sur un rappel au Règlement, je tiens à convenir avec M. Mazankowski que nous pouvons reprendre deux heures ou deux heures et demie mercredi après-midi — je suis généreux — ou mercredi soir, afin de ne pas perdre de temps. J'invite l'un de mes collègues à ma droite ou de l'autre côté de la table à proposer que nous suspendions la séance à 20 heures et reprenions nos travaux demain à 9 h 30.

M. Dubois: Quel est le problème, monsieur le président?

Le président: J'ai déjà rendu une décision sur le rappel au Règlement, vous n'en êtes donc plus au rappel, monsieur Benjamin.

M. Dubois: Il n'y a donc pas de motion. Vous n'avez rien du tout devant vous.

M. Benjamin: Puis-je avoir la parole?

Le président: Vous l'aviez. Vous l'avez.

M. Benjamin: Très bien alors, je propose qu'à 20 heures aujourd'hui le Comité suspende sa séance pour reprendre ses travaux à 9 h 30 demain matin.

Le président: Puis-je avoir la motion par écrit, s'il vous plaît?

M. Benjamin: Bien sûr.

Le président: Vous n'avez pas besoin de la dernière partie de la motion, puisqu'il est déjà prévu que nous nous réunissions à 9 h 30 demain matin.

M. Benjamin: Monsieur le président, ma proposition porte que le Comité suspende la séance à 20 heures afin d'assister au débat d'urgence à la Chambre des communes.

Le président: La motion n'est pas sujette à débat.

[Text]

• 1950

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Recorded vote.

Motion negatived: yeas, 4; nays, 5.

The Chairman: Having disposed of that, the committee will resume consideration of Bill C-155, and we are on Clause 21. When we adjourned for the dinner hour, we were on Clause 21.(2) and we are still on 21.(2), dealing with an amendment proposed by Mr. Mazankowski. I believe Mr. Mazankowski had the floor.

On Clause 21

Mr. Mazankowski: I did, Mr. Chairman, and I think Mr. Thompson was getting geared up to reply or make a comment on something that was said before the dinner hour.

The Chairman: Mr. Thompson.

Mr. Keith Thompson (Senior Counsel, Canadian Transport Commission): Just a couple of fairly quick points.

The concept of an 8% holdback, I think, has to be examined in the context of the public money that is being put into the operation. I believe it has been said that other regulated industries, such as airline companies, do not have large sums withheld. I think one would have to balance that statement against the fact that they do not receive a public contribution.

The second point arose out of a question by Mr. Flis concerning examples of where holdbacks exist now; and I can point to a couple of these. They are not referred to explicitly as holdbacks, but they amount to about the same thing.

The first and most prominent example is in the Railway Act, dealing with the branch-line subsidy program, which currently is in the range of \$270 million to \$280 million per year to the railways. Under the provisions of that subsidy, the government may pay 100% or any lesser sum. The way the statute is expressed, the government may pay a sum not exceeding the actual losses found by the commission. In law, that would entitle the government to withhold anything up to 100%. In reality, that would not happen, but that is one example of where the wording of the statute does not say that the railway companies shall receive 100% of their actual losses.

Secondly, in the case of the payments of subsidies to passenger trains, although that has largely been superseded now by special contractual arrangements, in that particular case the same type of provision applied, in which the Government of Canada was entitled to pay not more than 80% of the actual losses of the passenger train service.

These are two examples of where massive subsidy programs were provided to the railways not on a guaranteed full-dollar basis, but with discretion in the government to make the payments up to, in one case, 100%, and in another case, 80% of the losses.

The Chairman: Mr. Mazankowski.

[Translation]

M. Reid (Kenora—Rainy River): Un vote nominatif.

La motion est rejetée: 4 pour, 5 contre.

Le président: Le Comité peut maintenant reprendre l'étude du Bill C-155, nous en sommes à l'article 21. Lorsque nous avons ajourné pour le souper, nous en étions au paragraphe 21.(2), et nous discutons d'un amendement proposé par M. Mazankowski. Je pense que M. Mazankowski avait la parole.

Sur l'article 21.

M. Mazankowski: J'avais effectivement la parole, monsieur le président, et je pense que M. Thompson s'appêtait à me répondre ou à commenter quelque chose qui avait été dit avant le souper.

Le président: Monsieur Thompson.

M. Keith Thompson (conseiller juridique, Commission canadienne des transports): Seulement quelques petites observations.

Je pense que le principe de la retenue de 8 p. 100 doit être examiné en fonction du fait que des fonds publics sont utilisés pour les opérations. Je pense qu'on a déjà dit que des sommes substantielles n'étaient pas retenues dans d'autres industries réglementées, telles que les compagnies aériennes. Il ne faut pas oublier de dire, en contrepartie, qu'elles ne reçoivent pas de contributions publiques.

Ma deuxième observation découle d'une question de M. Flis concernant des exemples de sommes retenues actuellement; et je peux lui en donner quelques-uns. On ne dit pas explicitement qu'il s'agit de retenues, mais cela revient au même.

Le premier et le meilleur exemple est celui de la Loi sur les chemins de fer portant sur le programme de subventions aux lignes secondaires, qui accorde aux chemins de fer environ 270 à 280 millions de dollars. Aux termes de ce programme, le gouvernement peut payer jusqu'à 100 p. 100. Selon le libellé de la loi, le gouvernement peut verser une somme ne dépassant pas les pertes actuelles encourues par la Commission. Légalement, cela autorise le gouvernement à retenir jusqu'à 100 p. 100 du montant. Dans les faits, cela n'arriverait pas, mais c'est un exemple où le libellé de la loi ne dit pas que les compagnies ferroviaires doivent recevoir une somme équivalente à 100 p. 100 de leurs pertes réelles.

Le deuxième exemple est celui des subventions au transport des voyageurs, bien que cette mesure ait grandement été remplacée par des accords contractuels spéciaux. De toute façon, le même genre de disposition s'appliquait: le gouvernement du Canada était autorisé à verser un maximum de 80 p. 100 en guise de compensation des pertes actuelles pour le service de transport des voyageurs par chemin de fer.

Voilà deux exemples de programme de subventions massives aux chemins de fer, pas fixées, ni garanties, mais laissées à la discrétion du gouvernement qui peut verser des sommes équivalentes à 100 p. 100 des pertes encourues dans un cas et à 80 p. 100 dans l'autre.

Le président: Monsieur Mazankowski.

[Texte]

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, is it not true, though, under the arrangement with VIA Rail, heretofore, anyway, that the thirteenth or fourteenth billing, and sometimes even beyond that, is really tantamount to a holdback? Those funds, in many cases, are not paid for anywhere up to a year later, or six months, anyway.

• 1955

Mr. Thompson: They are delayed payments. I would not say that is necessarily exactly the same as a holdback. I think there are some delays in payments to take care of accounting after the fact, if you like.

But I just wanted to respond to Mr. Flis's question. Certainly there is a precedent in the payment of railway subsidies for the withholding of moneys.

The Chairman: I have heard those referred to on this committee more often as rip-offs than holdbacks.

Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I take it, then, from Mr. Thompson's comments, that in his view to be effective what is tantamount to an 8% holdback in volume-related variable costs is too low.

Mr. Thompson: As has been stated, the number is a very subjective decision. But 8% in terms of holdbacks is a very small holdback; and it is not 8% of the total compensation the railways will receive. It is even less than 8%, because if you add in the line-related variable costs and the contribution to constant costs, then the potential holdback drops from 8% to, well, I suppose, 5% or 6% of the total consideration that they will receive. So when you look at the dollar amount and say \$50 million, that is a large sum of money, but you cannot really switch back and forth using dollars in one sentence and percentages in the next. Either you talk about dollars or you talk about percentages. And if you are talking about a \$50 million holdback out of an \$800 million package, that is not a very large holdback.

Mr. Mazankowski: Would you say the 20% figure is too high, as I have proposed in the amendment . . . 20% of volume-related variable costs?

The Chairman: Is this a subjective question?

Mr. Thompson: Again, I say it is very subjective.

Mr. Mazankowski: Mr. Kroeger made reference to, and so did Mr. Flis, the question of the railways and the problems this might present in terms of their capital financing and the whole question of confidence. My question to him is, is he aware of any difficulties that the railways have under present circumstances in terms of entering the capital markets?

The Chairman: Mr. Kroeger.

Mr. Kroeger: I would be surprised if corporations the size of CN or CP had difficulty borrowing money. The question is, at what price? And if Parliament approves an increase in the penalties, then presumably that increases the sort of risk that the railways are running. Mr. Snively, in his presentation to the committee, in his assessment of the question of risk as a

[Traduction]

M. Mazankowski: Monsieur le président, n'est-il pas vrai qu'en vertu de l'accord avec VIA Rail, jusqu'à présent du moins, la treizième ou la quatorzième facture, et parfois même une facture ultérieure équivalent à une retenue? Dans bien des cas, ces sommes ne sont toujours pas payées un an après, ou six mois, tout au moins.

M. Thompson: Il y a des versements retardés. Je ne dirais pas que c'est nécessairement exactement la même chose qu'une retenue. Je pense qu'il y a certains retards dans les paiements pour permettre une comptabilité après les faits, si vous voulez.

Je voulais répondre à la question de M. Flis. Il y a certainement un précédent de retenue d'argent pour le versement de subventions aux chemins de fer.

Le président: Au Comité, on parle plus souvent de cela comme d'une perte totale plutôt que d'une retenue.

Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, d'après ce que je retiens des commentaires de M. Thompson, pour être efficace, une retenue de 8 p. 100 sur les coûts variables liés au volume n'est pas suffisante.

M. Thompson: Comme on l'a déjà dit, ce chiffre est très arbitraire. Mais 8 p. 100 de retenue, c'est très peu. De plus, ce n'est pas 8 p. 100 de la somme globale que recevront les chemins de fer, c'est encore moins que cela, parce que si vous ajoutez les coûts variables liés aux lignes ferroviaires et la contribution aux coûts constants, alors la retenue passe de 8 à peut-être 5 ou 6 p. 100 du total que toucheront les chemins de fer. Donc, lorsque vous parlez en termes d'argent et qu'il est question de 50 millions de dollars, c'est une somme considérable, mais vous ne pouvez pas parler de dollars dans une phrase et de pourcentage dans l'autre. C'est un ou l'autre. Ici vous parlez d'une retenue de 50 millions de dollars sur 800 millions de dollars, ce n'est pas une retenue très substantielle.

M. Mazankowski: Diriez-vous que 20 p. 100, comme je l'ai proposé dans l'amendement, c'est trop élevé, 20 p. 100 des coûts variables liés au volume?

Le président: Est-ce subjectif?

M. Thompson: C'est très subjectif oui.

M. Mazankowski: M. Kroeger, de même que M. Flis, a fait allusion à la question des chemins de fer et des problèmes que cela pourrait représenter pour le financement des capitaux et la confiance. Ma question est la suivante: à sa connaissance, les chemins de fer ont-ils des difficultés actuellement à pénétrer le marché des capitaux?

Le président: Monsieur Kroeger.

M. Kroeger: Je serais surpris que des sociétés de l'importance du CN ou du CP aient de la difficulté à emprunter de l'argent. La question est de savoir à quel prix? Si le Parlement approuve un accroissement des sanctions, cela augmentera probablement les risques encourus par les chemins de fer. Lors de sa comparaison devant le Comité, M. Snively a dit que le

[Text]

factor in the railway cost of capital, said the main risk was a political risk. Presumably, with this provision, the political risk is increased, and the only way I would expect that to make itself felt would be in the rate at which the railways would have access to capital markets.

Mr. Mazankowski: I guess the point I am trying to make, Mr. Chairman, is this. Are the railways now currently being penalized by having to pay a higher rate of interest because of the business of hauling grain? The fact of the matter is that under this bill they are going to be rewarded with substantial amounts of money to cover their so-called losses. You are saying that notwithstanding that fact, if there should be any penalties that may appear exorbitant in the eyes of the railroads, they may have an effect upon their borrowing ability in terms of having to pay a higher rate to justify the risk.

• 2000

I repeat that it is not a matter of a holdback that is not going to be recovered; it is a matter of what is logical and realistic to hold the railways accountable in terms of performance and investment.

Mr. Kroeger: Just on the last point, Mr. Chairman, I do not know whether I caught Mr. Mazankowski's last comment correctly. There have been some other references in the recent discussion that this is a holdback. Let us be clear: it is not a holdback; it is a permanent penalty. If they fail to meet the performance obligations, that money is gone. It is not like Clause 55.(2), where money is withheld and then later when they make the investment the money is paid over. This is a permanent fine.

Mr. Mazankowski: Okay. I guess you are right. I guess I was making my comments on the basis that the railways welcomed sanctions because they felt that they could live up to their obligations. Assuming that is still the case, it really does not make any difference whether the penalty is x dollars or x times \$2. If the railways are so confident that they are going to be able to produce and deliver, then it really does not matter.

I am assuming that penalties and sanctions are not going to be imposed because the service is going to be so darn good. Therefore I am sure that in the eyes of the financial markets if that is the case they will probably get a good premium. This could work in reverse: if they have a heavy enough sanction there will be no way in which they would allow their service to deteriorate and they would be looked upon in the eyes of the public and in the eyes of the users as an outfit that was reliable, efficient and had all the components of being a first-class, top-notch operation. I guess that is what we are really after. That is really the bottom line.

Mr. Kroeger: To the extent that Mr. Mazankowski's forecast is accurate, of course that is an argument that cuts both ways. If the penalty is never going to be invoked, then it does not matter whether it is 40, 60 or 100.

On the previous point, which perhaps is less a matter of debate, Mr. Mazankowski asked about the experience of the

[Translation]

plus gros facteur de risque pour les chemins de fer était un risque politique. Avec cette disposition, je présume que le risque politique est plus grand; la seule façon que cela pourrait se traduire, c'est dans le coût de l'argent sur les marchés de capitaux pour les chemins de fer.

M. Mazankowski: Voilà où je veux en venir, monsieur le président. Les chemins de fer doivent-ils payer des taux d'intérêt plus élevés, sont-ils effectivement pénalisés parce qu'ils transportent du grain. En vertu du projet de loi, les chemins de fer verront leurs soi-disant pertes compensées par des sommes substantielles d'argent. Vous dites que nonobstant ce fait, si des pénalités semblent exorbitantes aux yeux des chemins de fer, cela pourrait se traduire par des taux d'intérêt plus élevés à cause des risques.

Je le répète, il ne s'agit pas simplement d'une retenue qui ne sera pas recouvrée, il s'agit de tenir les chemins de fer responsables de leur rendement et de leurs investissements.

M. Kroeger: Sur ce dernier point, monsieur le président, je ne sais pas si j'ai bien compris le dernier commentaire de M. Mazankowski. On a déjà dit dans des discussions dernièrement qu'il s'agissait d'une retenue. Mettons les choses au clair: il ne s'agit pas d'une retenue; c'est une sanction permanente. Si les chemins de fer ne remplissent pas leurs obligations concernant leur rendement, cet argent est perdu. Ce n'est pas comme au paragraphe 55.(2) où l'argent est retenu puis remis lorsque les chemins de fer font l'investissement voulu. C'est une amende permanente.

M. Mazankowski: Très bien. Vous avez sûrement raison. Je disais cela en prenant pour hypothèse que les chemins de fer acceptaient volontiers les sanctions parce qu'ils estimaient pouvoir respecter leurs engagements. En supposant que c'est toujours le cas, cela ne fait aucune différence que la pénalité soit de tant de dollars ou de tant fois deux. Si les chemins de fer estiment pouvoir remplir leurs engagements, cela ne fait aucune différence.

Je présume que les pénalités et sanctions ne seront pas imposées parce que le service sera de qualité irréprochable. Donc, si tel est le cas, les chemins de fer pourront emprunter sur les marchés financiers à des taux favorables. Cela pourrait fonctionner en sens contraire: si les sanctions sont suffisamment sévères, les chemins de fer ne laisseront pas leurs services se détériorer et, ils seront considérés par le public et par les utilisateurs comme une entreprise fiable, efficace, qui a tous les éléments d'une entreprise de première classe. C'est exactement ce que nous recherchons. C'est vraiment ce que nous voulons au bout du compte.

M. Kroeger: Dans la mesure où les prévisions de M. Mazankowski sont exactes, il est évident que cet argument marche dans les deux sens. Si la pénalité n'est jamais imposée, cela ne fait aucune différence qu'elle soit fixée à 40, 60 ou 100.

Sur la question précédente, qui est peut-être moins une question de discussion, M. Mazankowski s'est interrogé au

[Texte]

railways in capital markets now. My impression is that CP has not borrowed for CP Rail for some years, but Mr. Burbidge and Mr. Stinson made it clear in front of the committee that they would indeed have to borrow in future years to meet very large capital outlays, which exceed any reasonable forecast of their revenue. So one is dealing with a future situation rather than anything that one could be guided on in recent experience.

I think CN's situation is different. They are in capital markets borrowing regularly, of course, but on the other hand they are a Crown-owned entity.

Mr. Mazankowski: Backed by the Government of Canada.

Mr. Kroeger: So it is really a question of the possible effect on CP of one of these two provisions, and it is a matter of judgment of how much is enough, given all the provisions and powers that already exist in the Railway Act, plus Clause 55.(2), plus Clause 21.(2), plus—I think it is Clause 29.(2). All of those together are a fairly strong combination, but it is a matter for the committee to judge whether something more is required.

The Chairman: Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: Thank you, Mr. Chairman.

Looking at this motion by the Hon. Don Mazankowski, I would like to propose a subamendment to his amendment. I have written it out, but it is simply to change the figure of 20% to 10%. I am happy with the percentage being applied to volume-related variable costs rather than to constant costs. My reason is that I believe that 20% is too high.

I would digress for a moment and give you the argument that in the Canadian construction industry the holdback on all contracts was 15% until two years ago. The construction association was able to convince all the users of their services to reduce it to 10%. The logic there was that 10% was twice as much as the contractor would ever make out of the job and he would be sure to complete his job for that kind of money. It is counter-productive to make the railways subject to a much higher penalty like this, because they will have to pay interest on more borrowings, increase their operating costs and eventually it will come out in the costing formula that the CTC devises for them to increase their rates.

• 2005

More apropos is that we are looking at something that is almost hypothetical, because we are talking about sanctions that may be applied after 1986, if they are adopted and if the regulations are passed by Governor in Council and if they meet all kinds of requirements and only if they are designed. We are wasting—I should not say wasting—spending an awful lot of time on something that may or may not happen and may never be passed by order in council.

[Traduction]

sujet de la situation des chemins de fer sur les marchés de capitaux. J'ai l'impression que le CP n'a pas emprunté depuis quelques années pour CP Rail, mais M. Burbidge et M. Stinson ont fait savoir clairement au Comité qu'ils seraient obligés d'emprunter dans les années à venir pour couvrir des dépenses de capitaux très considérables, qui dépasseront, selon toute prévision raisonnable, leur revenu. Donc il s'agit de la situation à venir bien plus que de l'expérience récente.

Je pense que le cas du CN est différent. Le CN emprunte régulièrement sur les marchés de capitaux, mais, d'un autre côté, c'est une société qui appartient à la Couronne.

M. Mazankowski: Qui est financée par le gouvernement du Canada.

M. Kroeger: Il s'agit donc de mesurer les effets éventuels de l'une de ces deux dispositions sur le CP; quant au reste, c'est une question de jugement, compte tenu de toutes les dispositions et de tous les pouvoirs qui existent déjà en vertu de la Loi sur les chemins de fer, du paragraphe 55.(2), du paragraphe 21.(2), et du paragraphe 29.(2) aussi, je pense. Cela fait beaucoup de choses à considérer, mais il appartient au Comité de juger s'il en faut plus.

Le président: Monsieur Bockstael.

M. Bockstael: Merci, monsieur le président.

Après avoir examiné la motion de l'honorable Don Mazankowski, j'aimerais proposer un sous-amendement. Je l'ai écrit, il s'agit simplement de remplacer 20 p. 100 par 10 p. 100. Je suis satisfait qu'on applique le pourcentage aux coûts variables liés au volume plutôt qu'aux coûts constants. Je propose mon sous-amendement parce que j'estime que 20 p. 100, c'est trop élevé.

J'aimerais faire une digression pour vous dire que dans l'industrie canadienne de la construction, la retenue sur tous les contrats était de 15 p. 100 jusqu'à voici deux ans. L'Association de la construction a réussi à convaincre tous les utilisateurs de leurs services de la réduire à 10 p. 100. On a argué que 10 p. 100 représentait deux fois plus que les gains réalisables en vertu du contrat et que l'entrepreneur remplirait sûrement ses engagements pour ce montant d'argent. Il n'est pas efficace d'imposer aux chemins de fer une sanction beaucoup plus sévère, parce qu'ils devront payer des intérêts sur des emprunts plus considérables, augmenter leurs coûts d'exploitation et, à la fin du compte, cela apparaîtra dans la formule de calcul des coûts établis par la société pour leur permettre d'accroître leurs tarifs.

Qui plus est, nous examinons une situation hypothétique, parce que nous discutons de sanctions qui peuvent être imposées après 1986, si elles sont adoptées, si le Règlement est établi par le gouverneur en conseil et si on satisfait à toutes sortes d'exigences, et dans le cas seulement où les sanctions sont établies. Nous perdons... je ne devrais pas dire, perdons, mais nous passons beaucoup de temps sur quelque chose qui est susceptible de ne pas arriver ou qui ne sera peut-être jamais établi par décret en conseil.

[Text]

But to make it possible to move on with this, I would like to ask the members to support a reduction of the 20% to 10%. It is more than adequate when you are looking at . . . It is \$100 million. Using the round figures that were given here, Mr. Mazankowski himself said that this was a variation from the 8% that applied before on \$700 million, which would be \$56 million. If you increase it to 10% on \$700 million, you are up to \$70 million. I think that would be sufficient to make sure that the performance is adhered to. It is a large block of money.

Thank you.

The Chairman: Mr. Benjamin, followed by Mr. Mayer.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, as to the Transport committee, for our part, I am going to leave and go the chamber; Mr. Althouse, to the relief of all of you on the committee, will do better—and more enthusiastically and persuasively—than I. But I want to leave with the committee . . .

Mr. Mazankowski: Do not leave. It is going to be dull.

Mr. Benjamin: —a question for Mr. Thompson and Mr. Lefebvre and Mr. Kroeger.

What is the difference between a holdback and a sanction or a penalty? Does not a holdback mean that sooner or later you give it back to them?—if you are a good boy later on, we will give it back to you. Is Mr. Kroeger right, Mr. Thompson, that under this clause the holdback will not be given back, but under a later clause of the bill the holdback can be paid back, it can be recovered later on?

Secondly, I would ask Mr. Thompson if . . . I should remind you, Mr. Chairman, that I provided to the clerk last Thursday an amendment starting on line 36, which is the same place as Mr. Mazankowski's . . .

The Chairman: Right.

Mr. Benjamin: —but I am not going to make a big deal out of that, because I think Mr. Mazankowski's amendment does a better job than mine. I am not going to worry about it. We will deal with Mr. Mazankowski's amendment.

The Chairman: All right.

Mr. Benjamin: His does exactly the same thing as mine and he puts it, maybe, even better.

I would like to ask Mr. Thompson, as a second question, is it not correct that 20% of volume-related costs will be equivalent to 100% of constant costs, and Mr. Bockstael's suggestion of making that 10% of volume-related costs would equal 50% of constant costs, which is even higher than what is in the bill?

Mr. Thompson: I will take the second question first. What is in the bill provides for a maximum of 40% of 20% of the volume-related, so that translates into 8% of volume-related.

[Translation]

Mais pour nous permettre d'avancer, j'aimerais que les membres acceptent d'abaisser le pourcentage de 20 à 10 p. 100. C'est plus que suffisant quand on regarde . . . C'est \$100 millions. En prenant les chiffres que l'on a utilisés jusqu'à présent, M. Mazankowski a dit lui-même que cela serait un changement par rapport au 8 p. 100, qui s'appliquait à \$700 millions et qui représentait \$56 millions. Si vous portez le pourcentage à 10 p. 100 de \$700 millions, cela donne \$70 millions. Je pense que cela suffirait à nous assurer du respect des engagements. C'est beaucoup d'argent.

Merci.

Le président: M. Benjamin, suivi de M. Mayer.

M. Benjamin: Monsieur le président, je dois partir. M. Althouse, pour le grand plaisir de tous les membres du Comité, fera mieux que moi, il sera plus enthousiaste et plus convaincant. Mais je voudrais laisser le Comité . . .

M. Mazankowski: Ne partez pas, on va s'ennuyer.

M. Benjamin: . . . avec une question pour M. Thompson, Lefebvre et Kroeger.

Quelle est la différence entre une retenue, une sanction ou une pénalité? Est-ce qu'une retenue ne veut pas dire que, tôt ou tard, on vous remettra la somme en question? Si vous êtes bon garçon plus tard, on vous la remettra. M. Kroeger a-t-il raison, monsieur Thompson, de dire qu'en vertu de cet article la retenue ne sera pas remise, mais qu'en vertu d'un autre article plus loin dans le projet de loi, la retenue sera remise, pourra être recouvrée plus tard?

Deuxièmement, je demanderais à M. Thompson si . . . je dois vous rappeler, monsieur le président, que j'ai remis au greffier, jeudi dernier, un amendement commençant à la ligne 36, au même endroit que l'amendement de M. Mazankowski . . .

Le président: C'est vrai.

M. Benjamin: . . . mais je ne vais pas faire toute une histoire là-dessus, parce que je pense que l'amendement de M. Mazankowski est mieux que le mien. Je ne vais pas m'en faire pour cela. Nous discuterons de l'amendement de M. Mazankowski.

Le président: Très bien.

M. Benjamin: Son amendement fait exactement la même chose que le mien, sauf peut-être un peu mieux.

J'aimerais poser une deuxième question à M. Thompson: Est-il juste que 20 p. 100 des coûts liés au volume équivalent à 100 p. 100 des coûts constants et que la suggestion de M. Bockstael de réduire le pourcentage à 10 p. 100 des coûts liés au volume correspondrait à 50 p. 100 des coûts constants, ce qui est encore plus que ce qui est proposé dans le projet de loi?

M. Thompson: Je vais répondre à la deuxième question d'abord. Le projet de loi prévoit un maximum de 40 p. 100 des 20 p. 100 des coûts liés au volume, ce qui signifie 8 p. 100 des coûts liés au volume.

[Texte]

Mr. Benjamin: What is the relation to the constant costs—40% of constant costs related to volume-related.

Mr. Thompson: Constant costs will ultimately rise and be fixed, according to the bill, at 20% of volume-related variable costs. Therefore I believe arithmetically you are correct, the maximum that is proposed in the amendment would be equal to the contribution to constant cost and the subamendment will represent, of course, half of that.

• 2010

Mr. Benjamin: Right—which is even better than what the bill proposes.

Mr. Thompson: Well, it is two points higher.

Mr. Benjamin: Finally, Mr. Chairman, that is why I think Mr. Mazankowski's amendment is even better than mine.

May I put a final question to Mr. Kroeger before supper? Unless the rates include constant costs, the railroads would be in a deficit position. Could you explain for an innocent stubble-jumping country boy like me how, if you have long-run variable costs in your statutory rate structure that include maintenance, depreciation, and return on investment, you could be in a deficit position without constant costs? I would like to have that explained.

Mr. Kroeger: Mr. Chairman, as one simple country boy to another, I would suggest to Mr. Benjamin that to the extent that you have a gap between the costs of an enterprise, whether it is a railroad, an airline, or a grocery store, and the revenues, how exactly you divide those costs into constant costs and variable costs is a matter for accountants. But to the extent that costs exceed revenues over some period of time, and with a railroad probably for the long term, that makes itself felt in terms of the viability of the enterprise. That is really, I think, the only point I was making.

Incidentally, I do not know that Mr. Benjamin gave Mr. Thompson an opportunity to reply to the first part of his inquiry about the nature of what has been called a "holdback" but in the bill is referred to as a "reduction".

The Chairman: Go ahead, Mr. Thompson.

Mr. Thompson: The question is are these amounts under this particular provision and under Clause 55 to be treated in the same way. In 55.(2) I think the word is "withhold", the implication being that in the event whatever was supposed to be done was done, there could be a release of those funds. In the present clause the word "sanction" is used and the word "reduction" is used, but I am not absolutely certain that the wording of the bill precludes the restitution of some part of that in the event that the offending party somehow does something to make up for the deficiency. Perhaps I am wrong, and if it is the intention of the bill that financial sanctions once applied cannot be reversed, then perhaps the bill should be clarified in that regard.

Mr. Kroeger: Mr. Chairman, I would simply add that in the case of Clause 55 there is also Clause 55.(3), which explicitly

[Traduction]

M. Benjamin: Quel est le rapport avec les coûts constants? Quarante pour cent des coûts constants liés au volume.

M. Thompson: Les coûts constants augmenteront et seront fixés, aux termes du projet de loi, à 20 p. 100 des coûts variables liés au volume. Donc, je pense que sur le plan arithmétique, vous avez raison, le maximum proposé dans l'amendement correspondrait à la contribution aux coûts constants, et le sous-amendement représentera évidemment la moitié de cela.

M. Benjamin: En effet, et c'est encore mieux que ce que propose le projet de loi.

M. Thompson: Eh bien, c'est deux points plus élevés.

M. Benjamin: Voilà pourquoi je crois que l'amendement de M. Mazankowski est meilleur que le mien.

Pourrais-je poser une dernière question à M. Kroeger? Si les tarifs ne comprennent pas les frais fixes, les compagnies de chemin de fer se retrouveront dans une situation déficitaire. Pourriez-vous alors expliquer à un petit gars de la campagne un peu naïf comme moi comment on pourrait se retrouver dans une telle situation déficitaire sans frais fixes, si la structure tarifaire statutaire comprend les coûts variables à long terme, à savoir, entre autres l'entretien, la dépréciation et le rendement des investissements? J'ai besoin qu'on me l'explique.

M. Kroeger: Monsieur le président, d'un petit gars de la campagne à un autre, je dirai que dans la mesure où il y a un écart entre les frais d'une entreprise, qu'il s'agisse d'un chemin de fer, d'une compagnie aérienne ou d'une épicerie, et ses revenus, c'est aux comptables de décider si ces frais seront classés parmi les coûts fixes ou les coûts variables. Si pendant un certain temps, ce qui pourrait être longtemps pour une compagnie de chemin de fer, les frais sont supérieurs aux revenus, la rentabilité de l'entreprise s'en ressent. Voilà tout ce que j'ai à dire.

En passant, je ne sais pas si M. Benjamin a laissé M. Thompson répondre à la première partie de sa question quant à la nature de ce qu'on appelle une «retenue», mais qui s'appelle dans le projet de loi une «réduction».

Le président: Allez-y, monsieur Thompson.

M. Thompson: Il faut se demander si les montants perçus en vertu de cette disposition-ci et ceux perçus en vertu de l'article 55 seront considérés de la même façon. Dans le paragraphe 2 de l'article 55, on parle de «retenues», ce qui signifierait que si l'on faisait tout ce qu'il faut, on pourrait récupérer cet argent. Dans l'article qui nous intéresse, on utilise les mots «sanction» et «réduction», mais je ne suis pas tout à fait convaincu que ce libellé interdit toute restitution d'une partie de cet argent au cas où la partie en défaut pourrait réparer son erreur. Je me trompe peut-être, mais si le projet de loi prévoit que ces sanctions monétaires ne pourront être levées une fois appliquée, je crois qu'il y aurait lieu de le préciser.

M. Kroeger: J'ajouterai que pour ce qui est de l'article 55, son paragraphe 3 dit expressément qu'une compagnie de

[Text]

says that when the railway has made the investment, it gets the money. There is no counterpart to that in Clause 21.(2), and I assume the asymmetry would have some legal significance.

Mr. Thompson: It may be. I am not sure; it may be. But it seems to me that in the absence of an explicit declaration in the bill that these reductions may never be made up, it leaves the door open to make them up. I am not arguing there should be a provision which closes the door. If a sanction of a financial nature were applied and if the offending participant then corrected its action in a way that satisfied the government, then I really think it would be rather Draconian not to provide whatever restitution might be provided.

• 2015

The Chairman: Mr. Lefebvre.

Mr. Benjamin: Do you apply this under Clause 21—what you just said?

Mr. Thompson: My interpretation would be that if the sanction is to be irreversible, then it would be better to say so; but I do not personally favour making it irreversible.

The Chairman: Mr. Lefebvre.

Mr. Benjamin: Then it is no longer withholding. I mean, it is no longer a sanction, or a penalty.

The Chairman: Mr. Benjamin, we are still a parliamentary committee.

Mr. Lefebvre.

Mr. Benjamin: If I am lucky I will be back.

Mr. D. Lefebvre: Mr. Chairman, pursuant to Clause 21, there can be some penalties or sanctions assessed against the railways up to certain amounts, and such sanctions shall consist of a reduction in a government payment. Also, in Clause 21 it says clearly that awards cannot be paid to railways. You cannot pay an amount of money to a railway if you do not have the authorization of Parliament to do so. So I conclude from that—it is clear from the bill . . . that a sanction that is translated into a reduction in the amounts of money paid by the government under this bill to the railroads cannot be made up later.

The Chairman: Thank you.

I had two other names on my list before Mr. Bockstael moved his amendment. I will go to them before putting the question, if they still wish to speak.

Mr. Mayer, followed by Mr. McKnight.

Mr. Mayer: Mr. Chairman, I was just going to make the point, in reply to one of the comments that Mr. Kroeger had made, that the risk in terms of a holdback was such that it would impede the railways' borrowing authority in the sense the market would take that into consideration when they were loaning money to the railways. I would just point out to them that surely the biggest risk would be for non-performance by the railways, where they would not only lose the holdback, but they would lose the revenue they would have had had they

[Translation]

chemin de fer touche le montant une fois l'investissement fait. On ne trouve rien de semblable au paragraphe 2 de l'article 21, et je présume que la différence doit avoir une signification pour la magistrature.

M. Thompson: Peut-être, mais je n'en suis pas certain. À mon avis, si rien dans le projet de loi n'interdit le remboursement de ces réductions, il serait possible de l'obtenir. Je ne veux pas dire qu'il devrait y avoir une disposition interdisant cette pratique. Si une sanction monétaire devait être imposée à une partie, qui corrigerait par la suite ses actions à la satisfaction du gouvernement, je crois que ce serait vraiment exagéré de ne pas prévoir une certaine restitution.

Le président: Monsieur Lefebvre.

M. Benjamin: Ce que vous venez de dire s'applique à l'article 21?

M. Thompson: D'après moi, si l'on doit rendre la sanction irréversible, il vaudrait mieux le préciser, quoique personnellement, je n'y sois pas favorable.

Le président: Monsieur Lefebvre.

M. Benjamin: Il ne s'agirait plus alors de retenue. Je veux dire, ce ne serait plus une sanction, ni une peine.

Le président: Monsieur Benjamin, nous sommes un comité parlementaire.

Monsieur Lefebvre.

M. Benjamin: Si j'ai de la chance, je reviendrai.

M. D. Lefebvre: D'après l'article 21, on pourra imposer aux compagnies de chemin de fer certaines sanctions dont le montant sera fixé suivant la compagnie et qui consisteront en fait en une réduction du paiement versé par le gouvernement. Dans ce même article, on dit très clairement que les compagnies de chemin de fer ne pourront profiter d'aucune prime. On ne pourra pas verser d'argent aux compagnies de chemin de fer sans l'autorisation expresse du Parlement. J'en conclus donc qu'une sanction imposée sous forme d'une réduction des montants versés par le gouvernement en vertu de ce projet de loi ne pourra pas être levée, et donc pas remboursée.

Le président: Merci.

Avant que M. Bockstael ne propose son amendement, il y avait deux autres noms sur la liste. Avant de passer au vote, je vais leur céder la parole s'ils la désirent toujours.

M. Mayer, suivi de M. McKnight.

M. Mayer: J'allais juste dire, à la suite d'une observation de M. Kroeger, que le risque d'une retenue était tel qu'il nuirait certainement au pouvoir d'emprunt des compagnies de chemin de fer puisque les marchés de capitaux devraient en tenir compte avant d'accorder des prêts. Le risque le plus élevé serait en cas de mauvais rendement par ces compagnies, car elles perdraient alors non seulement la retenue, mais aussi les revenus qu'elles auraient tirés d'un meilleur rendement. Je me rends compte que l'argument peut être retourné, mais je crois

[Texte]

performed. I realize it is a circular argument, that you can argue both sides of it, but I would suggest there is an additional incentive on the railways if they know there is going to be a penalty in addition to the normal economic sanction they would see themselves if they did not perform and receive the revenue from moving the grain.

I just wanted to make that point, Mr. Chairman.

The Chairman: Do you wish to respond, Mr. Kroeger?

Mr. Kroeger: Just a layman's observation, that it is my impression that they understand the business community and they understand the business risks of whether CP or CN will deliver the grain or not. They do not understand government or politics very well, and they get rather worried . . .

Mr. Mayer: Particularly this government and the politics that come from this government.

The Chairman: Until they need a hand-out.

Mr. Kroeger: They get rather worried about uncertainties being created by a clause in a bill. That is really all I was referring to.

The Chairman: Mr. McKnight.

Mr. McKnight: I just find after Mr. Mazankowski's questions that I would much prefer, as a producer, that the railroads were required to convince the money market of their reliability, rather than putting in jeopardy the producers' rights and ability to move their product.

When you look at the Crow benefit in 1983-1984, it is \$664.5 million, which I presume has been argued by the railroads is almost part of what they are losing moving grain, taking off some branch line subsidies. So I would presume in the eyes of the money market they would be in a much better position if they have been losing money moving grain over all these years; the money market should welcome the assistance and the guarantees the government would be giving them, and therefore the capital markets would look upon them in a more favourable way.

But summing it up, I would much prefer that the railroads convince the money market of their reliability, rather than convince the producers. Mr. Bockstael's I think reasonable suggestion is that we keep this in mind, although maybe it is not quite as strong as we would like.

• 2020

I appreciate that the members on the government side have some concern and wish to put some guarantees into this or some incentive upon the railroads to function in the manner we are all convinced by them they will. So I do not see that it will cost the railroads anything, and I think it is a very reasonable way of approaching this project and you would not have any problem with it.

[Traduction]

que l'incitation sera d'autant plus forte pour les chemins de fer qu'ils savent qu'ils se verront imposer une sanction monétaire en plus de la sanction économique normale découlant d'un rendement inférieur.

C'est tout ce que j'avais à dire, monsieur le président.

Le président: Voulez-vous ajouter quelque chose, monsieur Kroeger?

M. Kroeger: Comme profane, je peux dire qu'ils comprennent bien le monde des affaires et qu'ils comprennent également bien les risques que le CP ou le CN se révèlent incapables de livrer le grain. Ils ne comprennent pas très bien les politiques ni le gouvernement, et ils se préoccupent beaucoup . . .

M. Mayer: Surtout ce gouvernement-ci et les politiques qu'il adopte.

Le président: Du moins tant qu'ils n'ont pas besoin de bonbons.

M. Kroeger: Ils peuvent s'inquiéter des incertitudes créées par un article d'un projet de loi. C'est ce que je voulais dire.

Le président: Monsieur McKnight.

M. McKnight: Suite aux questions posées par M. Mazankowski, je tiens à dire qu'en tant que producteur, je préférerais que les compagnies de chemin de fer soient tenues de convaincre le marché des capitaux de leur fiabilité, au lieu de mettre en péril les droits des producteurs et leur capacité à faire transporter leurs denrées.

Les profits du Pas du Nid-de-Corbeau pour 1983-1984 sont de 664,5 millions de dollars, et je suppose que les compagnies de chemin de fer ont prétendu que c'est une partie de l'argent qu'elles perdent dans le transport du grain, car elles doivent y consacrer les subventions reçues pour des trajets secondaires. Je suppose donc que pour les prêteurs, elles seraient dans une meilleure situation si le transport du grain les rendait déficitaires depuis tant d'années. Ils accueilleraient avec plaisir l'aide et les garanties fournies par le gouvernement et traiteraient avec plus de bienveillance les compagnies de chemin de fer.

En résumé, je préférerais que les chemins de fer soient tenus de convaincre le marché des capitaux de leur fiabilité, plutôt que d'en convaincre les producteurs. La suggestion de M. Bockstael, raisonnable à mon avis, est que nous ne perdions pas cela de vue, même si ce n'est peut-être pas aussi fort que nous l'aurions voulu.

J'apprécie que des députés ministériels aient le souci d'incorporer certaines garanties ou certaines incitations afin que les compagnies de chemins de fer fournissent le rendement qu'elles rendront à coup sûr. Je crois donc que cela ne coûtera rien aux compagnies, que c'est une façon sensée d'aborder le projet et qu'il n'y aura aucun problème.

[Text]

The Chairman: Thank you, Mr. McKnight.

The question is then upon the subamendment by Mr. Bockstael that the figure of 20% in Mr. Mazankowski's amendment be reduced to 10%.

Subamendment agreed to.

The Chairman: The question now is upon the amendment as amended. That is as follows: that Bill C-155 be amended in Clause 21.(2) on page 10 by deleting lines 36 to 40 and adding the following thereto—I think it should say “substituting the following therefor”. Anyway, what it says is good enough. We know what it means.

the commission, is equal to 10% of the volume-related variable costs of the railway company as defined in subsection 34(1) of this act.

Mr. Lefebvre.

Mr. D. Lefebvre: I suggest, Mr. Chairman, that we should delete the last line of the amendment because it would be in the opinion of the commission and it is not defined at subclause 34.(1) of the bill.

Mr. Mazankowski: Volume-related variable costs are defined . . .

Mr. D. Lefebvre: It simply says it is in the opinion of the commission, and the clause we are working on now also says “in the opinion of the commission”, so it would be the same amount.

Mr. Mazankowski: Okay.

The Chairman: Okay, is it agreed that that last line be deleted?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Move a subamendment, somebody, please, so that we have our record straight.

Mr. Bockstael: I move that the last line, “as defined in subsection 34(1) of this act”, be deleted.

Subamendment agreed to.

The Chairman: Then the question is on the amendment.

Amendment agreed to.

The Chairman: We still have subclause (3) to do.

Clause 21.(3) agreed to.

Clause 21 as amended agreed to.

The Chairman: I call Clause 22.

On Clause 22

The Chairman: I assume that nobody has any difficulty with Clause 22.(1). Is it agreed?

Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I take it that it is just normal parliamentary procedure to have these kinds of safeguards. Perhaps I could ask Mr. Kroeger or Mr. Lefebvre

[Translation]

Le président: Merci, monsieur McKnight.

Nous passons donc au vote sur le sous-amendement présenté par M. Bockstael afin que le taux de 20 p. 100 de l'amendement de M. Mazankowski soit ramené à 10 p. 100.

Le sous-amendement est adopté.

Le président: Nous allons maintenant voter sur l'amendement modifié qui se lit comme suit: que le projet de loi C-155 soit modifié par le remplacement des lignes 30 à 34 de l'article 21(2), page 10, par ce qui suit:

à 10 p. 100 des coûts variables afférant au volume des compagnies de chemins de fer qui sont définis au paragraphe 34(1) de la présente loi.

Monsieur Lefebvre.

M. D. Lefebvre: Monsieur le président, je propose qu'on laisse tomber la dernière ligne de l'amendement, car ces coûts seraient déterminés par la commission et ils ne sont pas définis au paragraphe 34(1) du projet de loi.

M. Mazankowski: Les coûts variables afférant au volume sont définis . . .

M. D. Lefebvre: On dit simplement que c'est selon l'estimation de la commission, et l'article que nous sommes en train d'étudier dit également «de l'avis de la commission». Ce serait donc à peu près le même montant.

M. Mazankowski: Très bien.

Le président: Très bien, êtes-vous d'accord pour que la dernière ligne soit supprimée?

Des voix: D'accord.

Le président: Quelqu'un pourrait-il présenter un sous-amendement afin que tout soit bien clair?

M. Bockstael: Je propose que les derniers mots: «définis au paragraphe 34(1) de la présente loi» soient supprimés.

Le sous-amendement est adopté.

Le président: Nous en sommes maintenant au vote sur l'amendement.

L'amendement est adopté.

Le président: Il nous reste encore à étudier le paragraphe (3).

L'article 21(3) est adopté.

L'article 21, modifié, est adopté.

Le président: Passons à l'article 22.

Article 22

Le président: Je présume que le premier paragraphe de l'article 22 ne pose aucun problème. Êtes-vous d'accord pour l'adopter?

Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, je présume que c'est la procédure parlementaire normale que d'avoir ce genre de garanties. Je voudrais que M. Kroeger ou M. Lefebvre nous

[Texte]

to comment on this. Is there anything unique about this particular clause, Clause 22? Is there anything unique about it or is it a rather standard form of reference which is used in other pieces of legislation of a similar nature?

• 2025

Mr. D. Lefebvre: It is not very common.

Mr. Mazankowski: It is not very common.

Mr. D. Lefebvre: It is not very common.

Mr. Mazankowski: Okay.

Mr. D. Lefebvre: This idea emerged while discussing this scheme and when the industry people did not have some specific ideas as to how it would work. It crossed our minds that it was a very substantial power to give to the Governor in Council or to the minister or to the administrator, because it can impose some awards and sanctions on private parties, if you wish. Since it was to affect the rights and obligations of citizens under the law, it was felt better if Parliament had a good look at this.

As to the words themselves, there are some precedents for negative and positive resolutions of Parliament. One recent one can be found in Chapters 1, 14, 20, 29, 30 and 31 of the Petroleum Administration Act. You have a similar scheme which authorizes the Governor in Council to increase the amounts of money appropriated by that particular statute for the purposes of buying some interest in some oil companies.

The precedent, however, is not identical. The scheme that has been devised is one regulation on the recommendation of the administrator. A draft of proposed regulations is prepared by the Governor in Council and submitted to Parliament, which refers it to the committee, presumably the Transport committee; and there is plenty of time for the committee to look at it. Then the committee reports to the House, and that report is simply used by the Governor in Council to revise the draft regulations.

Then the regulations are made by the Governor in Council and submitted to Parliament a second time. If Parliament, in a resolution, approves it, then it comes into effect; if not, it is revoked.

The Chairman: Thank you, Mr. Lefebvre.

Clause 22.(1) agreed to.

The Chairman: Clause 22.(2):

(2) Where, within twenty sitting days after a proposed regulation is laid before either House of Parliament under subsection (1), fifteen Senators or thirty Members of the House of Commons, as the case may be, by notice in writing addressed to the Speaker, request that the proposed regulation be referred to a committee, the proposed regulation shall stand referred to the standing committee of the Senate or House of Commons, as the case may be, that deals with transportation matters, or to such other committee as the Senate or House of Commons may order.

Mr. Schellenberger.

[Traduction]

en touche un mot. Cet article 22 est-il unique en son genre? Est-ce exceptionnel ou s'agit-il d'un article assez commun que l'on pourrait retrouver dans d'autres lois semblables?

M. D. Lefebvre: Ce n'est pas très courant.

M. Mazankowski: Ce n'est pas très courant?

M. D. Lefebvre: Non.

M. Mazankowski: Bien.

M. D. Lefebvre: L'idée de cet article a surgi quand nous avons discuté de ce projet avec des gens de l'industrie, qui n'avaient pas une idée précise de la façon dont cela fonctionnerait. Nous avons alors songé que c'était un pouvoir important à donner au gouverneur en conseil, au ministre ou à l'administrateur, puisque le responsable peut imposer des sanctions ou accorder des primes à des particuliers. Comme cela pourrait affecter les droits et obligations de certains citoyens en regard de la loi, nous avons jugé préférable que le Parlement puisse examiner le tout attentivement.

Quant au libellé même, il y a des précédents de décisions favorables et défavorables rendus par le Parlement. On en trouve par exemple dans les Parties 1, 14, 20, 29, 30 et 31 de la Loi sur l'administration du pétrole. Il y a alors une formule semblable qui autorise le gouverneur en conseil à augmenter les montants réservés pour acheter certaines parts dans des compagnies pétrolières.

Les deux formules ne sont toutefois pas identiques. Ici, il s'agit d'un règlement adopté sur recommandation de l'administrateur. Un premier jet du règlement est préparé par le gouverneur en conseil qui le présente au Parlement, lequel le renvoie au Comité, probablement celui des Transports, qui dispose alors de pas mal de temps pour l'étudier. Ensuite, le Comité fait rapport à la Chambre et le gouverneur en conseil utilise simplement ce rapport pour revoir le projet de règlement.

Par la suite, le règlement est de nouveau présenté par le gouverneur en conseil au Parlement, qui l'adopte ou non. S'il est adopté, il entre alors en vigueur.

Le président: Merci, monsieur Lefebvre.

L'article 22.(1) est adopté.

Le président: Article 22.(2):

(2) Si, dans les vingt jours de séance suivant le dépôt d'un projet de règlement devant l'une ou l'autre Chambre du Parlement, un avis en vue de son renvoi, signé par 15 sénateurs ou 30 députés, est remis au président, le projet est renvoyé au Comité permanent du Sénat ou de la Chambre des communes, selon le cas, chargé des questions de transports ou tout autre comité désigné par la Chambre concerné.

Monsieur Schellenberger.

[Text]

Mr. Schellenberger: Thank you.

The Chairman: Maybe I should go to Mr. Althouse first, because I know he has an amendment.

Mr. Althouse: I move that Bill C-155 be amended in Clause 22 by striking out line 7 at page 11 thereof and by substituting the following therefor:

... fifteen Senators or fifteen Members of the ...

In effect, this reduces the 30 members of the House to 15.

The Chairman: Mr. Schellenberger.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, on a point of order, I would suggest that amendment is a dead give-away.

The Chairman: Mr. Mazankowski, you are developing some of Mr. Benjamin's habits, and it is not a point of order.

Mr. Mayer: That is hitting below the belt, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Benjamin was not here. I probably should not have said it.

Mr. Mayer: I was more concerned with Mr. Mazankowski than I was with Mr. Benjamin.

The Chairman: Mr. Schellenberger.

• 2030

Mr. Schellenberger: I appreciate being recognized.

My question has to do with a proposed regulation laid before Parliament under (1). I assume if the House is not in session—perhaps I might ask the chairman this question, because I have some difficulty with this—if the House is in session, then the 20 days are not a problem. If the House is not in session, then ...

The Chairman: No problem. It says 20 sitting days and 30 sitting days.

Mr. Schellenberger: So the regulation would be laid before the House in such a manner that members would be aware of it, without it being printed in any ...

The Chairman: Yes. That would certainly be my interpretation of (2). To do anything different, it would seem to me, would be contempt for Parliament.

Mr. Schellenberger: I see. I missed the "sitting days".

The Chairman: You will note that further down it says "thirty sitting days" as well.

Mr. Althouse: It is very simply to make for equity between the two houses—the same amount of members in each—to initiate the procedure in each case.

[Translation]

M. Schellenberger: Merci.

Le président: Je devrais peut-être passer la parole à M. Althouse en premier, car je sais qu'il veut présenter un amendement.

M. Althouse: Je propose que le Bill C-155 soit modifié par le remplacement de la ligne 8, page 11, de l'article 22, par ce qui suit:

... sénateurs ou 15 députés, est remis au ...

En fait, la modification ramène de 30 à 15 le nombre des députés requis.

Le président: Monsieur Schellenberger.

M. Mazankowski: Monsieur le président, j'invoque le Règlement. À mon avis, cet amendement est cousu de fil blanc.

Le président: Monsieur Mazankowski, vous êtes en train d'attraper les manies de M. Benjamin. De toute façon, ce n'est pas un rappel au Règlement.

M. Mayer: Monsieur le président, c'est un coup bas.

Le président: Comme M. Benjamin n'est pas ici, je n'aurais pas dû dire cela.

M. Mayer: Je m'inquiétais plutôt de M. Mazankowski.

Le président: Monsieur Schellenberger.

M. Schellenberger: Je vous suis reconnaissant de m'avoir donné la parole.

Ma question concerne les projets de règlements d'application du paragraphe (1) déposés devant le Parlement. Je tiens pour acquis que si la Chambre ne siège pas ... je pourrais peut-être adresser ma question au président parce que j'ai certaines difficultés avec ceci ... si la Chambre siège, alors les 20 jours ne sont pas un problème. Si la Chambre ne siège pas, par conséquent ...

Le président: Aucun problème. Il est écrit 20 jours et 30 jours de séance.

M. Schellenberger: Ainsi le projet de règlements serait déposé devant la Chambre de manière à permettre aux députés d'en prendre connaissance, sans qu'il soit imprimé dans aucun ...

Le président: Oui. Ce serait certainement mon interprétation du paragraphe (2). Agir différemment serait, à mon avis, se rendre coupable d'un mépris de l'autorité du Parlement.

M. Schellenberger: Je vois. Je n'avais pas vu les «jours de séance».

Le président: Vous remarquerez qu'un peu plus bas on trouve également «trente jours de séance».

M. Althouse: Il s'agit tout simplement d'assurer une certaine équité entre les deux chambres ... le même nombre de membres de chacune ... pour mettre le processus en branle dans chaque cas.

[Texte]

Amendment negated.

Clause 22.(2) and Clause 22.(3) agreed to.

Clause 22 agreed to.

On Clause 23

The Chairman: Mr. Neil.

Mr. Neil: I would like to put to Mr. Thompson, in reading Clause 23, it appears to me the committee could recommend against the regulation and the government could still proceed with the regulation. Is this not correct?

• 2035

Mr. Thompson: If the intent is confined to this particular subclause, it would appear the report of the committee, if it were opposed to the regulation, would not have the effect of stopping it. But perhaps there is some other provision that I have missed here.

The Chairman: If you look at the following clause, Clause 24, it may help a bit.

Mr. Neil: That is simply where it has not been referred; where 30 members have not asked for a referral. But it seems to me the effect of this clause in each instance is if the government decides to go ahead with the regulation regardless of the position of the committee, it can go ahead.

Would you agree, Mr. Lefebvre?

The Chairman: Mr. Lefebvre, do you want to comment?

Mr. D. Lefebvre: That is quite correct, Mr. Chairman. What has been referred to the committee at that time is not a regulation, it is a draft regulation, and it is to have the input of the committee in the drafting of the final regulations. There is no vote of the whole Parliament on this draft, there are simply the views of the committee. There is a report to the House, and then the Governor in Council has a period of time to go back, build the recommendations of the committee, or the views of the committee, into the final regulations, which will come back before the House for a vote, a resolution of the House.

Mr. Neil: Mr. Chairman, it seems to me it would be an exercise in futility for a committee to sit and consider draft regulations if their recommendation could be ignored.

The Chairman: I would, if I may, disagree with that, because it seems to me a government that had a regulation studied perhaps for 30 days by the appropriate committee and ignored the advice would be incurring probably a good deal of public wrath. I think it is a safety brake, without hamstringing a government from taking action, if necessary. But I think it is putting a brake on the government from making regulation. To me at least, it seems to be a step in the right direction, because now governments can make regulations by order in council on almost anything and everything without any reference to anybody except publishing it in the *Canada Gazette*.

Mr. Thompson: Mr. Chairman, I would like to put a question to Mr. Lefebvre.

[Traduction]

L'amendement est rejeté.

Les paragraphes 22(2) et 22(3) sont acceptés.

L'article 22 est accepté.

Au sujet de l'article 23.

Le président: Monsieur Neil.

M. Neil: Je voudrais demander à M. Thompson, à la lecture de l'article 23, il me semble que le comité pourrait recommander de ne pas adopter le règlement et que le gouvernement pourrait quand même le retenir. Est-ce exact?

M. Thompson: Si l'objet se limite à ce paragraphe précis, il semblerait que le rapport du Comité, s'il va à l'encontre du Règlement, n'aurait pas comme effet de le bloquer. Mais peut-être ai-je manqué une autre disposition.

Le président: Si vous examinez l'article suivant, l'article 24, cela pourrait peut-être vous aider.

M. Neil: Il s'agit simplement de la situation où 30 députés n'ont pas demandé le renvoi. Il semble cependant que l'effet de ce paragraphe dans chaque cas est de permettre au gouvernement d'adopter le règlement s'il le désire, quelle que soit la position du Comité.

Êtes-vous d'accord, monsieur Lefebvre?

Le président: Monsieur Lefebvre, désirez-vous répondre?

M. D. Lefebvre: C'est effectivement exact, monsieur le président. Ce qui a été renvoyé devant le Comité n'est pas à ce moment un règlement, c'est un projet de règlement et l'on désire obtenir la contribution du Comité en vue de la rédaction de la version finale du règlement. Il n'y a pas de vote de tout le Parlement sur cette ébauche, il s'agit simplement des vues du Comité. Un rapport est présenté à la Chambre et le gouverneur en conseil dispose alors d'un délai pour intégrer les opinions ou les recommandations du Comité à la version finale des règlements, qui reviendront devant la Chambre pour faire l'objet d'un vote.

M. Neil: Monsieur le président, il me semble plutôt futile qu'un comité siège pour étudier des projets de règlements si l'on peut laisser tomber ses recommandations.

Le président: Si je puis me le permettre, j'aimerais exprimer mon désaccord sur ce point, car il me semble qu'un gouvernement qui ferait examiner un règlement peut-être 30 jours par le comité approprié pour ne pas tenir compte de son avis s'attirerait probablement la colère du public. Je crois que ce comité offre une soupape de sécurité, sans pour autant interdire au gouvernement de prendre les mesures qu'il juge nécessaires. A mon sens du moins, cela me semble un pas dans la bonne direction, car maintenant les gouvernements peuvent adopter par décret en conseil des règlements sur à peu près n'importe quoi sans en informer personne autrement que par publication dans la *Gazette du Canada*.

M. Thompson: Monsieur le président, j'aimerais poser une question à M. Lefebvre.

[Text]

Is there some danger here that we might get into some kind of never-ending circular action? In Clause 23.(1) the regulation which the government might wish to make under Clause 21.(1) would be made, would it not, subject to Clauses 22 to 28; and one of those clauses is 22 of course, and the other is 23. Might there not be a procedural debate which would say that this regulation would once again have to go through the process? Is that correct?

Mr. D. Lefebvre: Yes. If you look at the timeframe for every step, it does not allow for the government to go to a committee, have the input of the committee, then sit on the committee's recommendation for an indefinite amount of time, and two years later, when the circumstances have changed, come back and say, well, now we can go directly to Parliament, because the committee considered the matter two or three years back. So there is a pretty tight timeframe. A government proposes the regulation; it is studied by committee; then within a short timeframe the government has to make the regulations and return them to the House for a resolution of the House.

Mr. Neil: I think Mr. Thompson's point is that if you follow this route and the government decides to change the proposed regulation based on the input of the committee, they then have to make a new regulation and send it back to the committee. Is that not correct?

Mr. Thompson: They would only have to send it back to the committee again if 30 members of the House, or 15 members of the Senate . . . Theoretically 30 members of the House could prevent a regulation from ever being made.

The Chairman: Mr. Lefebvre, is that your understanding?

Mr. D. Lefebvre: No.

The Chairman: No, nor mine.

Mr. D. Lefebvre: The purpose of this is that you could put proposed regulations before the House—and let us assume that every party agrees with the regulations as drafted, but in such circumstance there were not 15 senators or 30 members referring it to committee for study and then back. There could be, presumably, a positive resolution immediately, or—no, it is only a draft at that time, so the Governor in Council would not wait for a committee report, they would just draft the final regulations and submit it for the approval of the House.

• 2040

Mr. Thompson: Yes, but my point is if 30 members of the House have a mind to it, they can keep this regulation rotating.

Mr. D. Lefebvre: I do not think so.

Mr. Thompson: Where would the regulation break loose from this process? I mean, I can see it breaking loose if there is agreement, but in the event there was determination, I cannot see any way this regulation could get out of this enclosure.

Mr. D. Lefebvre: Under Clause 22 and 23 it is a draft regulation. It is not a regulation; it is a draft that is submitted to Parliament, and 15 or 30 members have an opportunity to

[Translation]

Ne risque-t-on pas ici de permettre un genre de mouvement perpétuel? En vertu du paragraphe 23.(1), un règlement que pourrait désirer présenter le gouvernement en vertu du paragraphe 21.(1) serait assujéti aux dispositions des articles 22 à 28, ce qui comprend évidemment les articles 22 et 23. Un débat de procédure ne pourrait-il pas aboutir par un nouveau renvoi devant le comité? Est-ce possible?

M. D. Lefebvre: En effet. Si vous examinez chaque étape de l'échéancier, vous constaterez que le gouvernement ne peut pas aller devant le comité, obtenir son avis et ensuite ne rien faire pendant une période indéfinie pour ensuite, deux ans plus tard, alors que la situation est différente, revenir en disant, maintenant, nous pouvons aller directement devant le Parlement, puisque le comité a examiné la question il y a deux ou trois ans. L'échéancier est donc relativement serré. Un gouvernement propose le règlement, il est étudié par un comité, après un bref délai, le gouvernement doit rédiger les règlements et les proposer à la Chambre.

M. Neil: Je crois que l'argument de M. Thompson, c'est que si l'on se conforme à ce processus et que le gouvernement décide de changer le règlement proposé en tenant compte de la contribution du comité, il y a alors un nouveau règlement qui doit être renvoyé devant le comité. N'est-ce pas le cas?

M. Thompson: Ils ne devraient le renvoyer devant le comité que si 30 députés de la Chambre ou 15 sénateurs . . . Théoriquement, 30 députés de la Chambre pourraient empêcher qu'un règlement soit jamais adopté.

Le président: Monsieur Lefebvre, est-ce là votre interprétation?

M. D. Lefebvre: Non.

Le président: La mienne non plus.

M. D. Lefebvre: L'objet de tout cela est que vous puissiez présenter des règlements proposés devant la Chambre et en présumant que chaque parti accepte les règlements tels que rédigés, auquel cas il n'y a pas 30 députés ou 15 sénateurs renvoyant le règlement au comité pour étude avant de l'étudier à nouveau. Il pourrait théoriquement y avoir un vote positif à ce moment-là, ou . . . non, ce n'est que provisoire à cette étape, le gouverneur en conseil n'attendrait donc pas un rapport du Comité, il ne ferait que rédiger la version définitive pour la présenter à la Chambre.

M. Thompson: Je veux bien, mais mon argument, c'est que si 30 députés décident de s'entêter, ils peuvent faire renvoyer ce règlement indéfiniment.

M. D. Lefebvre: Je ne crois pas.

M. Thompson: À quel point le règlement pourrait-il échapper à ce processus? Je vois bien que c'est possible s'il y a entente, mais si l'opposition est déterminée, je ne vois pas comment le règlement pourrait sortir de ce piège.

M. D. Lefebvre: Au sens des articles 22 et 23, il s'agit d'un projet de règlement. Ce n'est pas un règlement, c'est un projet de règlement qui est présenté au Parlement et 15 ou 20

[Texte]

refer this to a committee, and then the committee reports at the end of a determined period of time. The Governor in Council takes that report and with it drafts and makes the final regulations . . . regulations are made. What is going to Parliament under Clause 24 and Clause 25 is not a draft regulation, it is a regulation, and it is in Parliament for the sole purpose of being revoked or approved.

The Chairman: And then there is a debate.

Mr. D. Lefebvre: There is a debate in the House, a very short debate . . .

The Chairman: For about an hour and it is voted on.

Mr. D. Lefebvre: That is right, it is voted on; and if it is not revoked, it is passed and the regulations are effected.

The Chairman: Exactly.

I want to point out that what just happened here is a rather irregular procedure. I allowed it in the interests of information for the ministers, but I probably will not allow it again, because members are supposed to be questioning the witnesses here, not counsel questioning, unless of course a member asks counsel to put the question. However, I am trying to be lenient; but I just want to make sure that we preserve the rights of members of Parliament. That is all.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, if you are looking for concurrence, I think you will find members on this side in full agreement with the exchange that took place. We are here to listen and learn and try to garner as much information as we can to write a better bill.

The Chairman: I agree, Mr. Mazankowski, and that is why I did it; but I want to make sure the cart does not start pulling the horse, so to speak.

Shall Clause 23 carry?

Clause 23 agreed to.

On Clause 24.

Clause 24.(1) agreed to.

The Chairman: Mr. Flis has an amendment to propose to Clause 24.(2).

Mr. Flis: Mr. Chairman, just to be in keeping with the kinds of amendments that the committee members have been making on "may" and "shall", I move that Clause 24.(2) of Bill C-155 be amended by striking out line 4 on page 12 and substituting the following:

shall be filed with the Speaker.

Just change the word "may" to "shall" in line 4.

The Chairman: Thank you, Mr. Flis.

Amendment agreed to.

Clause 24 as amended agreed to.

[Traduction]

membres du Parlement ont la possibilité de renvoyer ce projet devant un Comité, qui fait rapport après une période déterminée. Le gouverneur en conseil reçoit ce rapport et rédige ensuite la version définitive des règlements. Ce qui est présenté au Parlement en vertu des articles 24 et 25, ce n'est pas un projet de règlement, c'est un règlement et il n'est présenté devant le Parlement que pour être approuvé ou rejeté.

Le président: Et il y a alors un débat.

M. D. Lefebvre: Il y a un débat en Chambre, très court . . .

Le président: D'environ une heure, pour ensuite passer au vote.

M. D. Lefebvre: C'est exact, les règlements font l'objet d'un vote et s'ils ne sont pas rejetés, ils sont adoptés et entrent en vigueur.

Le président: Exactement.

J'aimerais vous rappeler que ce qui vient de se produire n'est pas exactement conforme à la procédure. Je l'ai permis afin de mieux informer les ministres, mais je ne le permettrai probablement plus, car les membres sont ici pour interroger les témoins, et non le conseiller juridique, à moins évidemment qu'un membre ne pose une question au conseiller juridique. Toutefois, j'essaie d'être indulgent, mais je désire être certain que nous protégeons les droits des députés. C'est tout.

M. Mazankowski: Monsieur le président, si vous cherchez un accord, je crois que les membres de notre côté approuveront entièrement l'échange qui vient de se dérouler. Nous sommes ici pour écouter et apprendre et recueillir le plus de renseignements possible pour rédiger un meilleur projet de loi.

Le président: Je suis d'accord, monsieur Mazankowski, et c'est pourquoi, je l'ai fait, mais je veux m'assurer que le carrosse ne tire pas les chevaux, si je puis dire.

L'article 23 est-il adopté?

Article 23 adopté.

Passons à l'article 24.

Paragraphe 23.(1) adopté.

Le président: M. Flis désire proposer un amendement au paragraphe 24.(2).

M. Flis: Monsieur le président, pour rester dans l'esprit des amendements que les membres du Comité ont apporté à «peut» et «doit», je propose que le paragraphe 24.(2) du projet de loi C-155 soit amendé par la suppression des lignes 3 et 4 en page 12, pour les remplacer par ce qui suit:

tion du règlement doit être remise au président de la Chambre concernée.

Il s'agit seulement de changer «peut» par «doit» à la ligne 4.

Le président: Merci, monsieur Flis.

Amendement adopté.

Article 24 adopté tel qu'amendé.

[Text]

• 2045

On Clause 25

Mr. Mayer: Mr. Chairman, what does "taken up and considered" mean?

The Chairman: The House will either agree to it or debate it.

Mr. Mayer: That means dispose of it?

The Chairman: Yes.

Clause 25.(1) agreed to.

The Chairman: Then you go on to Clause 25.(2). Mr. Althouse has an amendment.

Mr. Althouse: I would move that Bill C-155 be amended in Clause 25.(2) by striking out lines 12 to 19 at page 12 thereof and substituting the following therefor:

debated and on the conclusion of the debate the Speaker shall forthwith put every question necessary for the disposition of the motion.

This is according to motion No. 25, which has been circulated to everyone.

The Chairman: The amendment effectively removes the time limit placed on the debate and makes it open-ended.

Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: I agree with Mr. Althouse, I think one hour is insufficient. We on this side will certainly support his amendment.

The Chairman: That was a very brief intervention. Are we ready for the question?

Mr. Mazankowski: No. It would nice to know what the official spokesman for the government is going to say and, if he does not agree with it, why he does not agree with it.

The Chairman: Mr. Dubois.

Mr. Mazankowski: He believes in freedom and democracy, I am sure.

The Chairman: And solidarity.

Mr. Mazankowski: And solidarity.

Mr. Flis: Mr. Chairman, if you call the question, Mr. Mazankowski will soon know our position.

Mr. Mazankowski: We may have some other people who may want to convince you.

Le président: Monsieur Dubois.

M. Dubois: Monsieur Lefebvre, cela semble créer certains problèmes. À tout le moins dans mon cas, je me pose une question: si on utilise une heure de débat, cela risquerait-il de changer quoi que ce soit?

M. D. Lefebvre: L'essentiel de cette restriction est de ne pas utiliser le temps de la Chambre de façon indéfinie au sujet de cette question-là. S'il n'y avait pas de limite de temps, on pourrait reporter le règlement aux calendes grecques! La

[Translation]

Article 25.

M. Mayer: Monsieur le président, que signifie l'expression «saisie»?

Le président: Que la Chambre l'adoptera ou en débattrà.

M. Mayer: Cela signifie qu'elle sera mise à l'étude?

Le président: Oui.

L'alinéa 25.(1) est adopté.

Le président: Nous passons maintenant à l'alinéa 25.(2). M. Althouse propose un amendement.

M. Althouse: Je propose que l'alinéa 25.(2) du Bill C-155 soit modifié par la suppression des lignes 10 à 15 à la page 12 et leur remplacement par ce qui suit:

débat et à la fin du débat le président met immédiatement aux voix toute question nécessaire pour décider de la motion.

C'est conforme à la motion 25, dont exemplaire a été remis à tout le monde.

Le président: Cet amendement a pour conséquence d'abolir tous les délais imposés pour le débat, et il ne se trouve plus soumis à aucune restriction de temps.

Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Je suis d'accord avec M. Althouse. Une heure n'y suffira certainement pas. De ce côté-ci de la salle, nous appuierons certainement son amendement.

Le président: Intervention très brève, en effet. Mettons-nous aux voix?

M. Mazankowski: Non. Il serait bien de savoir ce que le porte-parole officiel du gouvernement va dire, et s'il n'est pas d'accord avec la motion, nous aimerions bien savoir pourquoi.

Le président: Monsieur Dubois.

M. Mazankowski: Je suis sûr qu'il croit à la liberté et à la démocratie.

Le président: Et à la solidarité.

M. Mazankowski: Et à la solidarité.

M. Flis: Monsieur le président, si vous mettez la motion aux voix, M. Mazankowski saura bientôt ce que nous en pensons.

M. Mazankowski: Peut-être d'autres députés de notre bord tenteront-ils de vous convaincre.

The Chairman: Mr. Dubois.

Mr. Dubois: Mr. Lefebvre, this does seem to raise some problems. At least in my case, I do wonder about this: if we use a one-hour debate, would this change anything at all?

Mr. D. Lefebvre: The main thing in this restriction is not to use up the House's time indefinitely on that question and if there were no time limit, the whole thing could be put back indefinitely! The House cannot debate this subject indefinitely.

[Texte]

Chambre ne peut débattre de ce sujet indéfiniment. Voilà donc le but premier de cette limite de temps qui a été imposée.

M. Dubois: Avec cet amendement qui a été déposé, ce serait indéfini. Il ne serait plus question d'une heure de débat à ce moment-là, si je comprends bien le texte anglais. Il ne serait plus question de limite de temps, n'est-ce pas?

M. D. Lefebvre: Non. Si je comprends bien la signification de cet amendement, le but est d'enlever cette limite d'une heure qui est imposée pour discussion en Chambre.

M. Dubois: D'accord.

The Chairman: The question is on Mr. Althouse's amendment.

Mr. Althouse. This will be the final speaker.

Mr. Althouse: Thank you. I think this is consistent with parliamentary practice. The House has many ways of limiting debate to fit in with its timetable. We do not know the nature of all of the regulations that will be put before the House under this bill. Some of them may be extremely controversial and one hour may not be anywhere near enough time to deal with them adequately. On the other hand, there may be many times when one hour will not necessarily be required, and that still is possible under this particular amendment.

• 2050

I think it is simply a continuation of the parliamentary practice that we have in this House, and I think rather than building a form of closure into a bill that we should leave it an open-ended process.

The Chairman: Thank you, Mr. Althouse.

Amendment negatived.

The Chairman: Mr. Neil.

Mr. Neil: I would like to propose another amendment to this subclause so the subclause will read:

(2) A motion taken up and considered in accordance with subsection (1) shall be debated for not more than three sitting days

The reason I am doing this is . . .

The Chairman: May I have your written amendment, please?

Mr. Neil: Yes, just one second.

The Chairman: At the risk of showing my views on this, which I might have had to do if Mr. Reid had not come back when he did, may I just remind members that we are talking about the debate of a regulation, not a bill, and it is specific, as I understand it, to one regulation.

Is that right, Mr. Lefebvre?

Mr. D. Lefebvre: Yes.

[Traduction]

That is the primary reason for which this time limit was imposed.

Mr. Dubois: With this amendment that has just been tabled it would be indefinite. There would not even be a question of a one-hour debate at that point if I understand the English text correctly. There would not be any more time limit, would there?

Mr. D. Lefebvre: No. If I understand the import of this amendment, its objective is to do away with this one-hour limit that is imposed for the debate in the House.

Mr. Dubois: Okay.

Le président: On met aux voix l'amendement de M. Althouse.

Monsieur Althouse. Ce sera le dernier intervenant.

M. Althouse: Merci. Je crois que c'est conforme à la pratique parlementaire. La Chambre peut limiter les débats de bien des façons lorsqu'elle veut qu'un horaire soit respecté. Nous ne connaissons pas la nature de tous les règlements qui seront présentés à la Chambre en vertu du présent projet de loi. Certains peuvent être très controversés et une heure pourrait s'avérer loin d'être suffisant pour s'en occuper de façon adéquate. Par contre, il pourrait souvent arriver que cela prenne moins d'une heure, ce que permet toujours cet amendement.

Je crois qu'il s'agit simplement d'une prolongation de la pratique parlementaire de la présente Chambre et je crois qu'au lieu d'intégrer une forme de conclusion à un projet de loi, nous devrions laisser le processus ouvert.

Le président: Merci, monsieur Althouse.

Amendement rejeté.

Le président: Monsieur Neil.

M. Neil: J'aimerais proposer un autre amendement à ce paragraphe, pour qu'il se lise ainsi:

(2) La motion mise à l'étude conformément au paragraphe (1) fait l'objet d'un débat d'au plus trois jours de séance

La raison pour laquelle . . .

Le président: Pourriez-vous me remettre votre amendement par écrit, s'il vous plaît?

M. Neil: Oui, un instant.

Le président: Au risque de laisser voir mon opinion à ce sujet, ce que j'aurais peut-être été amené à faire si M. Neil n'était pas revenu lorsqu'il l'a fait, puis-je seulement rappeler aux membres que nous traitons ici d'un règlement à débattre et non d'un projet de loi et que cela vise précisément à un règlement, à moins que je ne me trompe.

Est-ce exact, monsieur Lefebvre?

M. D. Lefebvre: Oui.

[Text]

The Chairman: So on each regulation there could be a one-hour debate in the House after 30 days of committee discussion.

Mr. McKnight: Some regulations can drastically change the intent of the bill.

The Chairman: I know they can; but again, without trying to enter into debate, I simply want to point out what we may be doing with regard to the House itself—that is all.

Mr. McKnight: The point is well taken, Mr. Chairman.

The Chairman: Effectively Mr. Neil is changing the two words “one hour” in line 13 on page 12 to “three sitting days”.

Thank you, Mr. Neil.

Mr. Neil: The reason for proposing this amendment is that these regulations are of a very serious and important nature and I think the House should have the opportunity for more than a limited one-hour debate. I think a three-day debate certainly is reasonable and fair to give everyone interested an opportunity of debating it. It could easily be that the debate might only last one day. So I would urge the members on the other side to accept this amendment.

The Chairman: Thank you.

• 2055

So Mr. Neil's amendment is that Bill C-155 be amended on page 12 in Clause 25 by deleting lines 12 to 19 and substituting the following therefor:

debated not more than three sitting days and at the expiration of the three days the Speaker shall, without further debate or amendment, put every question necessary for the disposition of the matter.

Shall the amendment carry?

Mr. Mayer: Mr. Chairman, could I say a brief word in support of Mr. Neil's amendment?

The Chairman: Okay, I will allow it, but I like those put before I put the question.

Mr. Mayer: Excuse me, I did not realize you were going to put the question.

Very briefly, Mr. Chairman, what you say is correct, that it is only a regulation, but a regulation is the same as a bill in many cases and there are many bills that have less consequence than some of the regulations that go through. For instance, if a regulation were to come through that was very limiting or very much affecting everybody that shipped grain, it could be a very, very significant amendment and it would need to have more than simply one hour's debate that possibly could be buried on a Friday afternoon someplace to fill up time in the House. By ensuring that there are some days devoted to it I think would highlight the regulation and give people a chance to either support it or voice their objections to it. So I would think Mr. Neil's motion has some validity for me.

[Translation]

Le président: Pour chaque règlement, on pourrait donc assister à un débat d'une heure en Chambre après 30 jours de discussions en comité.

M. McKnight: Certains règlements peuvent radicalement changer l'esprit d'une loi.

Le président: Je sais, mais sans vouloir lancer une discussion, je veux simplement rappeler ce que nous pouvons infliger à la Chambre même, c'est tout.

M. McKnight: Votre argument est clair, monsieur le président.

Le président: En fait, M. Neil veut remplacer l'expression «une heure» à la ligne 10 de la page 12 par l'expression «trois jours de séance».

Merci, monsieur Neil.

M. Neil: Je propose cet amendement parce que ces règlements sont très sérieux et très importants et je crois que la Chambre devrait avoir la possibilité d'en débattre pendant plus d'une heure. Je crois qu'un débat de trois jours serait certainement juste et raisonnable pour donner à chaque intéressé l'occasion d'intervenir. Il se pourrait fort bien que le débat ne dure qu'une journée. Je prie donc les membres de l'autre côté d'accepter cet amendement.

Le président: Merci.

L'amendement de M. Neil est donc que le projet de loi C-155 soit amendé à l'article 25, par la suppression des lignes 10 à 15, pour les remplacer par ce qui suit:

débat d'au plus trois jours, le président met immédiatement aux voix toute la question nécessaire pour décider de la motion.

L'amendement est-il adopté?

M. Mayer: Monsieur le président, puis-je intervenir brièvement pour appuyer l'amendement de M. Neil?

Le président: Très bien, je vous le permets, mais j'aimerais que ces interventions se fassent avant que je ne demande le vote.

M. Mayer: Je m'excuse, je n'avais pas réalisé que vous alliez demander le vote.

Très brièvement, monsieur le président, ce que vous dites est exact, en ce sens qu'il ne s'agit que d'un règlement, mais un règlement est souvent comme un projet de loi et beaucoup de projets de loi portent moins d'conséquence que certains des règlements qui sont adoptés. Ainsi, si l'on proposait un règlement qui restreint ou qui touche beaucoup tous ceux qui expédient du grain, il pourrait s'agir d'une modification très importante et il faudrait en discuter pendant beaucoup plus d'une heure, qui pourrait être un vendredi après-midi pour passer le temps en Chambre. En s'assurant que l'on puisse y consacrer quelques jours, je crois que le règlement serait plus en évidence et que les gens pourraient l'appuyer ou manifester leurs objections. Je crois donc que la proposition de M. Neil est plutôt valable.

[Texte]

Mr. Neil: And some regulations are very lengthy.

The Chairman: You do not consider that 30 days in committee is enough? My only concern is that the House may become a place where . . . I agree with you on the importance of some regulations. But if the House becomes the place that gets bogged down in debating regulation rather than legislation, what becomes of us? That was the question I had in my mind, but it is only a matter of argument.

Shall I put the question? All those in favour of Mr. Neil's amendment please raise their hands.

Amendment negated.

Mr. McKnight: Mr. Chairman, could I propose a motion just one more time? I have written it out.

It is a motion, starting at line 10 to 13, deleting up to the word "during":

(2) A motion taken up and considered in accordance with subsection (1) shall be debated for not more than one hour on each of three sitting days

And I do that, Mr. Chairman, because there are things that are terribly important to certain regions and areas of Canada that can be changed by regulation. In order that members from those areas and regions, if for some reason they are not in the House at the time, may be made aware of it, be able to take part in the debate and express their concerns, and it is only . . . I have added, Mr. Chairman, two more hours in fact to the debate that would take place in the House. It is really, Mr. Chairman, so that members may truly represent and speak on behalf of their constituents at times that they may not otherwise be able to.

The Chairman: So the amendment reads as follows: That lines 10 to 13 up to the word "during", but not including that word, be deleted and the following substituted therefor:

(2) A motion taken up and considered in accordance with subsection (1) shall be debated for not more than one hour on each of three sitting days.

Subamendment negated.

• 2100

Amendment negated.

Clauses 25, 26, 27, and 28 agreed to.

On Clause 29

The Chairman: Mr. Bockstael's amendment comes first.

Mr. Bockstael: My amendment, Mr. Chairman, is that we delete line 42 and substitute therefor: "shall annually submit to the Minister, the Commission, the". The words "the commission", "the Administrator", and so on, continue as they are. I am inserting the words "the commission".

[Traduction]

M. Neil: Et certains règlements sont très longs.

Le président: Vous n'estimez pas que 30 jours en comité suffisent? Ma seule inquiétude, c'est que la Chambre devienne un endroit où . . . Je conviens avec vous de l'importance de certains règlements, mais si la Chambre devient un endroit embourbé dans des débats sur des règlements plutôt que des mesures législatives, qu'advient-il de nous? C'est ce qui m'est venu à l'esprit, mais ce n'est qu'une question d'opinion.

Passons-nous au vote? Que tous ceux en faveur de l'amendement de M. Neil lèvent la main.

Amendement rejeté.

M. McKnight: Monsieur le président, puis-je présenter une dernière proposition? Je l'ai écrite.

Il s'agit d'une proposition visant à supprimer les lignes 8 à 11 pour les remplacer par ce qui suit:

(2) La motion mise à l'étude conformément au paragraphe (1) fait l'objet d'un débat d'au plus une heure chacun de trois jours de séance, le temps de parole étant limité . . .

Si je propose cet amendement, monsieur le président, c'est que l'on peut changer par règlement des choses extrêmement importantes pour certaines régions du Canada. C'est pour que les députés de ces régions, s'ils n'étaient pas en Chambre à ce moment, puissent en être informés, participer au débat et exprimer leurs inquiétudes et c'est seulement . . . En fait, monsieur le président, je n'ai ajouté que deux heures au débat qui se déroulerait en Chambre. C'est seulement, monsieur le président, pour que les députés puissent vraiment représenter et défendre leurs commettants à des moments où autrement ils ne seraient pas en mesure de le faire.

Le président: L'amendement se présente donc comme suit: supprimer les lignes 8 à 11 pour les remplacer par ce qui suit:

(2) La motion mise à l'étude conformément au paragraphe (1) fait l'objet d'un débat d'au plus une heure chacun de trois jours de séance, le temps de parole étant limité

Sous-amendement rejeté.

L'amendement est rejeté.

Les articles 25, 26, 27 et 28 sont adoptés.

Sur l'article 29.

Le président: Nous étudierons d'abord l'amendement de M. Bockstael.

M. Bockstael: Voici mon amendement, monsieur le président. Je propose qu'on supprime la ligne 42 et qu'on la remplace par ce qui suit: «présentera chaque année au ministre, à la Commission, à». Les termes «commission», «administrateur» et ainsi de suite demeurent inchangés. J'insère simplement les termes «la commission».

[Text]

The Chairman: The effect of Mr. Bockstael's amendment, as I understand it, is to add the words "the Commission" to Clause 29.(1).

Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, we on this side of the table will support that amendment.

• 2105

Amendment agreed to.

The Chairman: Now Mr. Mazankowski has an amendment.

Mr. Mazankowski: My amendment is that Bill C-155 be amended on page 12 in Clause 29.(1) by inserting on line 43 after the word "Committee" the following:

and shall simultaneously make public

The Chairman: Mr. Mazankowski's amendment requires the publication of the annual submission . . .

Mr. Mazankowski: A statement of annual investment plans, yes.

The Chairman: —to the minister, the commission and the administrator. Is there any discussion?

Mr. Kroeger.

Mr. Kroeger: Mr. Chairman, there might be some problem about this amendment, particularly with regard to future investment plans. For any sizeable entity I think investment plans are subject to change. They are modified during the course of a year in the light of any number of developments, including availability of funds.

I believe most businesses are fairly careful about not announcing that they are going to build a plant somewhere or expand a plant or make a capital investment that could affect a community until they are really sure they are going to go ahead with that. It has the problem of raising expectations and then giving rise to recrimination if a project is postponed for a couple of years or shifted to another centre because of a reassessment of comparative advantages of two centres. This requirement to make investments public therefore could, I think, give rise to regular public controversy.

The intent of the submission of these plans essentially is to allow informed judgments to be made by the committee, as well as the minister and the CTC, of what the railways have in mind. Of course, there would be no problem about reporting on past investments, I should not have thought, but it was because of possible difficulties that could arise that Clause 29.(4) was included in the bill so that certain kinds of information—only a minimum, of course . . . could in fact be restricted to those who were directly involved in the review of these plans and the discussion of them in the senior committee and elsewhere.

The Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, we considered those aspects to which Mr. Kroeger alludes, but I think it is fair to

[Translation]

Le président: Sauf erreur, l'amendement de M. Bockstael vise donc à ajouter à l'article 29.(1) les termes «la Commission».

Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, nous, de ce côté de la Chambre, appuierons cet amendement.

L'amendement est adopté.

Le président: M. Mazankowski a maintenant un amendement à proposer.

M. Mazankowski: Je propose d'amender l'article 29.(1) du projet de loi C-155, à la page 12, en insérant ce qui suit à la ligne 43 après le terme «Comité»:

et sera simultanément rendu public

Le président: L'amendement de M. Mazankowski prévoit la présentation d'un mémoire annuel . . .

M. Mazankowski: Un état des plans annuels d'investissement.

Le président: . . . au ministre, à la Commission et à l'administrateur. Quelqu'un veut-il intervenir?

Monsieur Kroeger.

M. Kroeger: Monsieur le président, cet amendement peut poser certains problèmes, notamment en ce qui concerne les plans d'investissement futurs. Dans tout organisme de taille, je crois que les plans d'investissement sont sujets à modification. Ils sont modifiés tout au long de l'année à la lumière des faits nouveaux et notamment en fonction des fonds disponibles.

Je crois que la plupart des entreprises prennent grand soin de ne pas annoncer qu'ils vont construire ou agrandir une usine ou faire d'autres immobilisations qui auront des répercussions sur telle ou telle localité avant d'être sûres de pouvoir réaliser ces projets. Elles risquent, en effet, de faire naître des espoirs et de s'exposer à la vindicte si un projet est retardé d'un ou deux ans ou bien déplacé vers un autre centre à l'issue d'une nouvelle étude des avantages comparatifs de deux localités. Cette exigence de rendre publics les plans d'immobilisation risque donc d'être la cause de controverses constantes, à mon avis.

Ce à quoi on vise essentiellement en prévoyant la présentation de ces plans, c'est à permettre au Comité, au ministre et à la CCT de se former un jugement éclairé sur les projets des chemins de fer. Bien sûr, il n'y aurait aucune difficulté à publier un rapport sur les investissements passés, selon moi, mais c'est en raison des problèmes qui pourraient surgir qu'on a inséré dans le projet l'article 29.(4), pour garantir que certaines informations, un minimum, bien sûr, ne seront en fait communiquées qu'aux personnes directement intéressées à l'examen de ces plans et à leur discussion au comité supérieur et ailleurs.

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, nous avons tenu compte de ce à quoi M. Kroeger fait allusion, mais je crois

[Texte]

say that most companies like CN and CP are involved in five-year planning. They do their planning in five-year stages, and it is upgraded.

When we are involved here with the massive infusion of public funds, I think it is incumbent that the public be aware of where and how the investments are going to take place.

The deputy minister points out that it is customary to hold these announcements off until the latest possible date. Well, the Prime Minister announced a program of double-tracking back in 1980. Did that not raise expectations? During the announcement of the package we are dealing with here the point was made that there was going to be investment in various places in western Canada; namely, Winnipeg and Moose Jaw. Did that not raise expectations or distort the economic environment there?

• 2110

So it is being done in a political sense; and I think what we should do here is, when we are advancing, as I said, a massive infusion of capital funds, the announcements, the programming, and the planning should be done in an orderly manner. It is for those reasons we believe there is justification.

I really see no reason whatsoever—we are talking about general investment plans, and surely in the course of this whole process there can be some value to making that information public. While I recognize there could be some negative points of view in this whole exercise, I think on balance the positive aspect would far outweigh any negative aspect that might arise therefrom. I really find that when we are meticulously incorporating provisions, Parliament will have a chance to look at regulations and to debate those regulations, and we are setting up a bureaucratic device to ensure that the freight rate-making process is done in a proper and orderly manner. When we are talking about the huge investments that are going to be incurred, it may very well be an excellent discipline as well in the railways' behaviour in advancing this information so the public and particularly the producers will know where these investments are going to take place and so we have some assurance they will be made in the railway system and not in hotels and other allied ventures.

The Chairman: Mr. Althouse.

Mr. Althouse: I would like to support the motion as it has been presented and point out to Mr. Kroeger that Clause 29.(1)(b) does point out that these future investment plans are to be stated only in a general way. They are not specific. Paragraphs (a) and (b) ask and require that some specific information be given, but they are only general plans that the railway companies are to make. I do not think that is giving away any great secrets, and it would, I think, lead to an improvement in the communications process between the legislators and the farmers and the railways. I think it should be supported.

The Chairman: Mr. Kroeger.

Mr. Kroeger: Mr. Chairman, the point Mr. Althouse makes is exactly what I was afraid of. That is to say, if the railways

[Traduction]

qu'il est juste de dire que la plupart des sociétés comme le CN et le CP ont une planification quinquennale. Elles font des plans quinquennaux qui sont ensuite mis à jour.

Lorsqu'il y a injection massive de deniers publics, comme c'est ici le cas, il me semble normal que le public sache où et comment seront investis les capitaux.

Le sous-ministre souligne que l'usage actuel veut qu'on retarde le plus possible l'annonce des investissements. Pourtant, le premier ministre a annoncé le doublement des voies en 1980. N'a-t-il pas ainsi fait naître certains espoirs? Lorsqu'on a annoncé les mesures maintenant à l'étude, on a signalé qu'il y aurait des investissements à divers endroits, dans l'Ouest du Canada, notamment à Winnipeg et à Moose Jaw. Cela n'a-t-il pas suscité certaines aspirations ou modifié l'environnement économique?

Sur le plan politique, cela se fait. À mon avis, il faut exiger ici cette publication de renseignements, puisqu'il y a, je le répète, injection massive de capitaux du secteur public; il faut donc que les annonces, l'établissement des programmes et la planification se fassent de façon ordonnée. C'est pour cette raison que mon amendement se justifie.

Je ne vois absolument aucune raison de ne pas le faire. Il s'agit ici de plans généraux d'investissement, et il peut sûrement être utile de rendre ces informations publiques. Je reconnais qu'il peut y avoir certains inconvénients, mais je crois que, à tout prendre, les avantages l'emportent, et de loin, sur les inconvénients. Il me semble vraiment que si nous apportons tant de soins à adopter certaines dispositions, le Parlement aura la possibilité d'étudier les règlements et d'en débattre; en outre, nous mettons en place un dispositif bureaucratique pour garantir le bon fonctionnement en ce qui concerne l'établissement des tarifs-marchandises. Puisque les immobilisations en cause sont énormes, il est fort possible que ce soit également une excellente discipline pour les chemins de fer que de publier ces informations. Les producteurs, notamment, sauront où les compagnies font leurs investissements. Nous aurons donc certaines garanties comme quoi ces investissements seront dans le secteur ferroviaire et non dans l'hôtellerie ou d'autres secteurs connexes.

Le président: Monsieur Althouse.

M. Althouse: Je voudrais soutenir la motion telle que présentée, signale à M. Kroeger que le paragraphe 29.(1)b) précise que ces plans peuvent rester généraux. Ils n'ont pas à fournir des détails. Les paragraphes a) et b) exigent la production de certaines informations précises, mais les chemins de fer doivent présenter seulement des plans généraux. Je ne crois pas qu'on force de la sorte la divulgation de grands secrets; on favorisera plutôt, à mon avis, des meilleures communications entre les législateurs, les agriculteurs et les compagnies ferroviaires. L'amendement mérite qu'on l'appuie.

Le président: Monsieur Kroeger.

M. Kroeger: Monsieur le président, ce que dit M. Althouse ne fait que conformer mes craintes: si les compagnies savent

[Text]

know that anything they tell the committee is automatically in the public domain, they are going to make their reports as general as they can, and there would be advantages in the railways being able to share in confidence with the Senior Committee rather fuller statements of their intentions which they would not, however, want to be held to in the public domain. I think Mr. Althouse is quite right: the statements can be general, and very probably would be if they were also going to be made public.

Mr. Mazankowski: That is terrible.

The Chairman: Mr. Reid.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Mr. Chairman, I think I have one fundamental problem with the amendment of Mr. Mazankowski, and that is that it applies only to the railways. There are a lot more participants in the system than just the railroads, all of whose capital investments will play an important role in efficiency and development.

I wonder if you would be prepared to accept an amendment to the previous line which would redefine railway companies as system participants; and then if you turn the page and examine the next . . . , it says "railway equipment and plant for the movement of grain", in (a). If you go down, you have (b), where it says again, "railway equipment and plant":

(c) the expenditures by the company related to the maintenance of grain dependent branch lines . . .

—that would apply only particularly to the railways.

It seems to me the problem that has been outlined is that you have great difficulties in looking for co-operation when only one side is the side that has to give advance warning substantially in terms of what its financial commitments are going to be and other system participants have no such responsibility on them at all. In other words, they are in the position, system participants, of being able to lie low, of being able to hold back and do their timing as they see fit. I do not have any overwhelming problem with all of them being forced to put their cards on the table, but I do have a problem when we single out only a part of the problem. I wonder if we could maybe look at that clause again, from the point of view of putting the same onus on all the system participants. Then I think it would be a fair clause which we on this side support.

• 2115

The Chairman: Mr. Reid, that is not the only problem you have.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Mr. Chairman, I understand your problems are solved.

The Chairman: Sometimes I am not the only problem either. Rules are sometimes a problem. My job is to make sure that the committee follows proper procedure and proper procedure is that . . .

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): I have not moved my motion yet, so you do not have to rule it out of order.

[Translation]

que toutes les informations fournies seront rendues publiques, elles produiront les rapports les plus vagues possible. Il pourrait être avantageux que les compagnies ferroviaires communiquent en toute confiance au comité supérieur des rapports plus complets précisant leurs intentions, rapports qu'elles ne voudraient toutefois pas voir divulgués au grand public. M. Althouse a parfaitement raison; ces rapports peuvent rester généraux et ils le seront très probablement s'ils doivent être rendus publics.

M. Mazankowski: C'est consternant.

Le président: Monsieur Reid.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Monsieur le président, l'amendement de M. Mazankowski pose un problème fondamental: il ne s'applique qu'aux chemins de fer. Il y a une multitude d'autres participants dont les immobilisations ont un important rôle à jouer si l'on veut que le réseau devienne efficace et se développe.

Vous accepteriez peut-être un amendement à la ligne précédente; au lieu de compagnies ferroviaires, on parlerait des participants au réseau. Si on tourne maintenant la page pour examiner . . . On lit: «le matériel et les installations ferroviaires pour l'acheminement des céréales». C'est le paragraphe a). Un peu plus bas, en b), il est de nouveau question du matériel et des installations ferroviaires:

c) les dépenses de la compagnie relatives à l'entretien des embranchements utilisés pour le transport des céréales . . .

. . . cela ne peut s'appliquer qu'aux chemins de fer.

Le problème qui a été évoqué, à mon sens, c'est qu'il est très difficile d'obtenir de la collaboration lorsque seulement l'une des parties en cause doit annoncer ses engagements financiers, tandis que les autres participants n'ont aucune obligation de cet ordre. En d'autres termes, ces autres participants sont en mesure de se faire discrets, de conserver leurs informations et d'agir lorsque bon leur semble. Ce ne me semble pas un problème insurmontable que de tous les obliger à mettre cartes sur table, mais il en va tout autrement si nous faisons un cas particulier. Nous pourrions peut-être réétudier cette disposition pour faire en sorte que tous les participants aient des obligations semblables. Ce serait alors une disposition juste que nous pourrions appuyer.

Le président: Monsieur Reid, ce n'est pas le seul problème que vous ayez.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Monsieur le président, je crois comprendre que les vôtres sont réglés.

Le président: Il arrive que ce ne soit pas moi le seul problème non plus. C'est parfois le Règlement qui pose des difficultés. Mon rôle consiste à veiller à ce que le Comité suive la bonne procédure, et cela veut dire que . . .

M. Reid (Kenora—Rainy River): Je n'ai pas encore proposé ma motion. Vous n'avez donc pas encore à la déclarer irrecevable.

[Texte]

The Chairman: You asked if we could go back to a previous clause.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): I did not. I was asking Mr. Mazankowski if he would be interested in incorporating something like that into his motion that would deal with the dilemma that we have. We do have a problem because . . .

The Chairman: That is a possibility, I suppose, if there is a subamendment to the amendment.

Mr. Mazankowski: May I just respond briefly to that, Mr. Chairman, or did you want to . . .

The Chairman: No, go ahead. Then Mr. Althouse.

Mr. Mazankowski: I guess the point, Mr. Chairman, is that the other system participants are not receiving an infusion of money from the public treasury and I think in this particular case the railways, under the regime that is being set up, are going to receive a rather massive and substantial amount of money from the public treasury. It was in that spirit that I advanced the disclosure of their investment plans. I guess I have no difficulty with what you are saying, but I think under this particular section, when we are talking about annual investment plans, we are really addressing here the issue of railway capacity and that is what this bill really addresses. Maybe in another section of the bill there may very well be the opportunity for a provision such as you have referred to, but I am not sure whether this would be the particular area.

The Chairman: Mr. Althouse.

Mr. Althouse: I would just like to point out to Mr. Reid that I think 79% or 80% of the elevator and terminal part of the grain handling system . . . the grain elevators and the terminal operators are co-operative owned and they do function pretty much as is outlined in this bill. They outline the specifics of their expenditure plans for the last year and they outline almost more than general plans for their expenditure proposals for the next year as a matter of course, as policy of the co-op movement. So I suppose there would be 20%—Cargill, Pioneer Grain, Parrish & Heimbecker . . . of the operations that you would perhaps get to with the kind of motion that you are proposing.

But for the vast majority of the grain handling system out there other than the railways this is the way they operate now. If you want to get at the other 20% I think we could probably figure a way of allowing you to make your amendment, but I do not think, in terms of changing the perception or the understanding of the investment plans of the system, that you would really be doing very much with that kind of an amendment.

Mr. Flis: Mr. Chairman, I would like to ask Mr. Lefebvre what effect Mr. Mazankowski's amendment would have on subclause (4) of the same clause:

(4) The members of the Committee shall treat in a confidential manner any information submitted under this section that is identified and treated as confidential by the railway company that submitted the information.

[Traduction]

Le président: Vous avez demandé si nous pouvions revenir à une disposition déjà étudiée.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Pas du tout. J'ai demandé à M. Mazankowski s'il était intéressé à ajouter un élément comme celui-là à sa motion pour résoudre le problème qui est le nôtre. Nous avons effectivement un problème parce que . . .

Le président: C'est possible, sans doute, par le moyen d'un sous-amendement.

M. Mazankowski: Puis-je répondre brièvement à cette proposition, monsieur le président, ou voulez-vous que . . .

Le président: Allez-y. La parole sera ensuite à M. Althouse.

M. Mazankowski: Le point essentiel, monsieur le président, c'est sans doute que les autres participants ne reçoivent pas de fonds du trésor public. Dans le cas qui nous occupe, selon le régime mis en place, les compagnies ferroviaires recevront des sommes très considérables, puisées dans le trésor public. C'est dans cet esprit que j'ai proposé la divulgation des plans d'investissement. Ce que vous proposez ne soulève aucune difficulté pour moi, mais je crois que dans cet article, lorsqu'il est question de plans d'investissement annuels, l'enjeu est en fait la capacité de transport ferroviaire, objet véritable du projet de loi. Peut-être une autre disposition du projet permettrait-elle d'insérer votre proposition, mais je ne suis pas sûr que l'article à l'étude convienne.

Le président: Monsieur Althouse.

M. Althouse: Je voudrais rappeler à M. Reid que 79 ou 80 p. 100 des élévateurs et des terminaux faisant partie du réseau céréalier sont des entreprises coopératives qui fonctionnent à peu près comme on l'explique dans le projet. Elles fournissent des détails sur leurs plans de dépenses de l'année précédente et elles révèlent un peu plus que des plans généraux pour ce qui est de leurs projets de dépenses de l'année à venir. C'est là une pratique normale; c'est la politique du mouvement coopératif. La motion que vous proposez viserait donc 20 p. 100 de ces activités, c'est-à-dire *Cargil, Pioneer Grain, Parrish & Heimbecker*.

Pour la grande majorité du réseau céréalier, chemins de fer mis à part, voilà comment on procède à l'heure actuelle. Si vous voulez qu'on s'occupe des 20 p. 100 restants, nous pourrions probablement trouver un moyen de vous laisser proposer votre amendement, mais je ne crois pas qu'il soit vraiment très utile pour modifier la perception ou la compréhension des plans d'investissement.

M. Flis: Monsieur le président, M. Lefebvre pourrait-il me dire quel sera l'effet de l'amendement de M. Mazankowski sur le paragraphe (4) du même article:

(4) Les membres du Comité traiteront comme confidentielle toute information produite en vertu du présent article et désignée et traitée comme confidentielle par la compagnie ferroviaire qui l'a produite.

[Text]

Now, if at the same time that information is made public, would it not be a little difficult for the members of the committee to keep certain information confidential?

Mr. D. Lefebvre: Obviously, Mr. Chairman, subclause (4) would have to be deleted as a consequence of this amendment.

The Chairman: All right. Mr. Reid.

• 2120

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): The point I wanted to make was that I felt that all system participants should be treated equally, and whether or not anybody now would fulfil the import of my motion is irrelevant to the point.

The second point is that I think it is important to know that it has been public policy to starve the railways for funds for the haulage of grain but it has not been public policy for other participants in the grain trade not to do very well indeed out of it. If you take a look at the rates of return by the various pools, the Saskatchewan Wheat Pool in particular has one of the highest rates of return of any corporation in Canada. If you take a look at the ports, they do not do too badly off the haulage of grain either.

The point I am making is that, while there is a substantial amount of public money going into the grain trade, the fact that it has been public policy before for the railways to carry the load without receiving revenue for it does not mean that those costs in some way have not been met. I would just as soon see that all of the system participants are sharing in the benefits as well as the costs, which until now has not been the case. The case has been that it has been skewed in favour of all the participants except, I would say, probably the producer and the railways. The others have done rather well if you take a look at their annual reports and their return on equity and in terms of investment.

The Chairman: Mr. Thompson, do you have any thoughts for the committee on this?

Mr. Thompson: I will just observe that the main opposition to the amendment seems to stem from the fact that the railways might be expected to make public their plans; but, if you take a look at paragraphs (a) and (c), we are talking not about plans, but we are talking about expenditures which have been made or investments which have been made. That is a matter of record, I presume, and therefore there should not be too much objection by the railways to the disclosure of what they have already done.

The second area, the item (b), is the general investment plans of the company, and those are the kind of general investment plans which the company releases every year by way of press release anyway. They talk about general double-tracking or overall equipment purchase and so on. So I do not really see very much in this that is of such commercial sensitivity that it would be bad to disclose it. Paragraph (b) deals with general investment plans, and those are the kind of

[Translation]

Si, d'un autre côté, cette information est rendue publique, les membres du Comité n'auraient-ils pas un peu de mal à sauvegarder le caractère confidentiel de certaines informations?

M. D. Lefebvre: De toute évidence, monsieur le président, l'adoption de cet amendement aurait pour conséquence la suppression du paragraphe (4).

Le président: Entendu. Monsieur Reid.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Le point que je voulais faire ressortir, c'est que je crois que tous les participants au réseau devraient bénéficier d'un traitement égal, et que la question de savoir si quelqu'un répond déjà ou non à l'intention de la motion n'a aucun rapport.

Le deuxième point, c'est qu'il est important de savoir que la politique a consisté à refuser des fonds aux chemins de fer pour le transport du grain, mais que la même politique a permis à d'autres participants de bien vivre du commerce du grain. Si l'on regarde les taux de rendement des divers pools, on constate que le Pool du blé de la Saskatchewan, en particulier, a un des taux de rendement les plus élevés de toutes les corporations au Canada. Les ports non plus n'ont pas à se plaindre des bénéfices réalisés sur le mouvement du grain.

Je veux faire valoir que, bien qu'une proportion considérable des fonds publics aille au commerce du grain, le fait qu'antérieurement la politique consistait à faire porter le fardeau par les chemins de fer sans les payer ne signifie pas que l'on n'a pas, d'une façon ou d'une autre, fait face à ces coûts. J'aimerais bien que tous les participants partagent les avantages ainsi que les coûts, ce qui n'a pas été le cas jusqu'à présent. Tous les participants ont bénéficié du commerce sauf, probablement, les producteurs et les chemins de fer. Les autres ont assez bien réussi, si l'on en juge par leurs rapports annuels et le rendement de leurs actions et du capital investi.

Le président: Monsieur Thompson, avez-vous quelque chose à dire au Comité à ce sujet?

M. Thompson: Je me contenterai de faire observer que la principale opposition à l'amendement semble venir de ce qu'on pourrait demander aux chemins de fer de rendre leurs projets publics; mais si l'on regarde les alinéas a) et c), nous ne parlons pas de projets mais de dépenses engagées ou d'investissements effectués. Je présume que ces renseignements sont déjà consignés et que, par conséquent, les compagnies de chemin de fer ne s'opposent pas outre mesure à la communication de ce qu'elles ont déjà fait.

L'alinéa b) concerne les projets généraux d'investissement de la compagnie, et ce sont là les types de projets généraux d'investissement que la compagnie rend déjà publics chaque année par voie de communiqué. Ils traitent du dédoublement des voies ferrées ou de l'achat global de matériel et ainsi de suite. Par conséquent, je ne vois pas vraiment ce qui pourrait avoir une importance commerciale telle qu'on aurait tort de le communiquer. L'alinéa b) traite des projets généraux d'investissement et ce sont les genres de projets qui sont, en grande

[Texte]

plans which for the most part are announced voluntarily by the railway now anyway.

The Chairman: Mr. Mayer.

Mr. Mayer: I did not think I had my name on the list.

The Chairman: Yes, you did.

Mr. Mayer: I had two or three points to make.

Mr. Kroeger talked about the capital markets being affected if the railways announced some of these expenditure plans in advance. I could argue exactly the opposite way. If hauling grain is going to be presumably a reasonably profitable business for the railways under this bill, and I think that that is probably the case based on some of the testimony we have heard from Travacon and banks and Snavelly, maybe it is going to make it easier for them to raise capital if they know that the capital they are raising is going to be spent on improvement of plant to move grain. I can argue it the other way.

Similarly, I can argue that if in a general way or in a specific way it is known throughout the business community that CN, for instance, is going to purchase 75 locomotives or they are going to plan on buying additional hopper cars all the people that are able to supply are in a position to anticipate some of these orders coming down and they can gear up and they can organize their production in such a way that they are in a position to bid, and that may in fact encourage an additional bidder for some of the plant and equipment they are going to require, which could in fact lower the price. We all know that the more bidders there are in the system, the better chance for efficiencies and therefore the better chance of having a better price by the railway. So I could take the arguments that you make, Mr. Kroeger, and turn them around and say that exactly the opposite occurs or could occur.

I think you and I had this exchange on another day. Either that or I have been living with this so much that I dreamt it, which could be the case. Then maybe it was more of a nightmare than a dream. At any rate, it seems to me that I recall you and I having this exchange in another forum in another place.

Also, I do not know really what kind of secretive business the railways may or may not be in that disclosing what their intentions are could cause them some problems in terms of inflation. Most railways are pretty much in control of a lot of the real estate they want to use to develop. If you talk about double tracking, in some cases the right of way is already there, it does not require a lot of additional purchases of land. So when you say that announcing investment plans could cause problems in terms of divulging figures to the opposition, as far as the movement of grain is concerned, divulging what they plan to do, it just seems to me that by doing that we could end up with a system that would be more competitive and more cost efficient on behalf of the producer. It is a matter of judgment, that is what I am saying.

[Traduction]

partie, déjà annoncés volontairement par la compagnie de chemin de fer.

Le président: Monsieur Mayer.

M. Mayer: Je ne croyais pas que mon nom figurait sur la liste.

Le président: Oui, votre nom y est.

M. Mayer: J'aurais deux ou trois remarques à faire.

M. Kroeger a affirmé que certains marchés financiers seraient touchés si les compagnies de chemin de fer annonçaient d'avance certains de leurs projets de dépenses. Je pourrais faire valoir exactement le contraire. Si le projet de loi doit faire du mouvement du grain un commerce raisonnablement rentable pour les chemins de fer—et je crois que ce sera probablement le cas si j'en crois les témoignages de Travacon, de banques et de Snavelly que nous avons entendus—ils auront peut-être moins de mal à réunir des capitaux s'il est connu que ces capitaux sont destinés à l'amélioration de l'équipement servant à transporter le grain. Je peux dire le contraire.

De même, je peux démontrer que si, d'une façon générale ou spécifique, on sait dans tout le monde des affaires que le CN, par exemple, prévoit acheter 75 locomotives ou a l'intention d'acheter d'autres wagons-trémies, tous les fournisseurs éventuels ont la possibilité de prévoir certaines de ces commandes et ils peuvent accroître et organiser leur production de façon à pouvoir soumissionner, ce qui pourrait par ailleurs encourager un autre fournisseur à présenter une soumission et amener une diminution de prix. Nous savons tous que plus il y a de soumissionnaires, meilleures sont les chances d'accroître l'efficacité et plus la compagnie de chemin de fer est susceptible d'obtenir un bon prix. Je peux donc prendre les arguments que vous voulez faire valoir, monsieur Kroeger, et vous les renvoyer pour dire qu'exactement le contraire se poursuit ou pourrait se produire.

Je crois que vous et moi avons déjà échangé des propos à ce sujet. Ou bien c'est le cas, ou bien cette question me préoccupe tellement que j'en ai rêvé, ce qui est bien possible. Si j'en ai rêvé, cela a dû être un cauchemar. De toute façon, il me semble que nous avons déjà eu cet échange à une autre occasion, à un autre endroit.

De plus, je ne sais pas quelle sorte d'affaires secrètes les compagnies de chemin de fer peuvent brasser qui pourraient leur causer des problèmes du point de vue de l'inflation si elles étaient connues du public. La plupart des chemins de fer contrôlent une bonne partie des propriétés immobilières qu'ils désirent mettre en valeur. Prenons par exemple, le dédoublement des voies. Dans certains cas, l'emprise existe déjà et il n'est pas nécessaire pour la compagnie d'acheter beaucoup d'autres terrains. Alors, lorsque vous dites que l'annonce de projets d'investissement pourrait causer des problèmes en ce qui a trait à la communication de chiffres à l'opposition, dans le domaine du mouvement du grain, s'ils communiquent ce qu'ils ont l'intention de faire, cela donnera un système plus concurrentiel et plus rentable pour le producteur. Tout ce que je dis, c'est que c'est là une question de jugement.

[Text]

• 2125

The Chairman: The question is on Mr. Mazankowski's amendment.

Amendment negatived: yeas, 4; nays, 5.

Clause 29.(1) agreed to.

The Chairman: Is Clause 29.(1)(a) agreed to?

Mr. Dubois: No, I have a motion, Mr. Chairman.

The Chairman: All right.

M. Dubois: Au sujet du paragraphe (1), dans la version française,

it would be to put the word *civile* in the French for the words "the calendar year". In French we have the translation for the word "year" but not for "calendar". In French it is *l'année civile*.

The Chairman: Could I have that in writing, please?

Mr. Dubois: Yes.

The Chairman: Maybe we have it, do we?

Mr. Dubois: Normally you would have it, Mr. Chairman.

The Chairman: It is proposed by Mr. Dubois that the French version of Clause 29.(1)(a) of Bill C-155 be amended (a) by striking out line 2 on page 13 and substituting the following:

dans l'année civile précédente dans le matériel et

Amendment agreed to.

The Chairman: I believe Mr. Mazankowski has an amendment to Clause 29.(1)(a)—no, I am sorry; it is the wrong clause.

All right, Mr. Dubois.

Cela s'applique également pour les alinéas b) et c).

M. Dubois: Oui. C'est la même chose pour b) et c), à savoir to add in French the word *civile*.

• 2130

Le président: Il est proposé par M. Dubois que l'article 29.(1)

be amended by striking out line 6 on page 13 and substituting the following:

pour l'année civile de la déclaration et la sui-

Amendment agreed to.

Mr. Dubois: It is concerning line 11 on page 13, to have the word, in French, *civile*.

Le président: C'est le même amendement?

M. Dubois: Oui.

The Chairman: By striking out line 11 on page 13 and substituting the following:

[Translation]

Le président: La question porte sur l'amendement de M. Mazankowski.

L'amendement est rejeté: pour, 4; contre 5.

L'article 29.(1) est adopté.

Le président: L'article 29.(1)a) est-il adopté?

M. Dubois: Non, monsieur le président, j'ai une motion à proposer.

Le président: D'accord.

Mr. Dubois: Concerning subclause (1), in the French version,

il faudrait insérer le mot «civile» dans la version française des mots «the calendar year». La version française ne précise pas, comme l'anglais, qu'il s'agit de l'année civile. En français, on doit dire «l'année civile».

Le président: Pourriez-vous me l'indiquer par écrit, s'il vous plaît?

M. Dubois: Oui.

Le président: Il se peut que nous l'ayons, n'est-ce pas?

M. Dubois: Normalement, vous l'auriez, monsieur le président.

Le président: M. Dubois propose que la version française de l'article 29.(1)a) du projet de loi C-155 soit modifiée par la substitution de ce qui suit à la ligne 2, page 13:

dans l'année civile précédente dans le matériel et

L'amendement est adopté.

Le président: Je crois que M. Mazankowski veut proposer un amendement à l'article 29.(1)a)—non, excusez-moi; ce n'est pas le bon article.

D'accord, monsieur Dubois.

That applies also to paragraphs (b) and (c).

Mr. Dubois: Yes. Same thing for (b) and (c), that is que l'on doit insérer dans la version française le mot «civile».

The Chairman: Moved by Mr. Dubois that Clause 29(1)

soit modifié par la substitution de ce qui suit à la ligne 6, page 13:

pour l'année civile de la déclaration et la sui

L'amendement est adopté.

M. Dubois: Cela concerne la ligne 11, page 13: ajouter, en français, le mot «civile».

The Chairman: Is it the same amendment?

Mr. Dubois: Yes.

Le président: En substituant ce qui suit à la ligne 11, page 13:

[Texte]

l'année civile précédente pour l'entretien des

Mr. McKnight: Now, if you had not done that, what would it have meant?

Mr. Dubois: What?

An hon. Member: What kind of year would you have had?

Clause 29.(1) as amended agreed to.

The Chairman: Okay, Clause 29.(2):

The Commission shall monitor the programs of the railway companies for the maintenance of grain dependent branch lines and the investments of the railway companies . . .

Shall I dispense?

Some hon. Members: Dispense.

Mr. Mayer: I have general questions, Mr. Chairman.

The Chairman: Yes, and I believe Mr. Mazankowski has an amendment.

Mr. Mayer.

An hon. Member: Mr. Mayer is going to make it.

The Chairman: Oh, Mr. Mayer has an amendment.

Mr. Mayer: Mr. Chairman, thank you.

What I would like to ask Mr. Kroeger, if I may, is what the intentions of the government were in drafting this bill—if he could outline in a general way what he hoped to accomplish. What was the intention of this Clause 29.(2)?

The Vice-Chairman: Mr. Kroeger.

Mr. Kroeger: There are two components to Clause 29.(2) involving monitoring and a certain amount of analysis by the commission, both of the expenditures on branch line maintenance and also on the overall appropriateness of railway investment plans.

Clause 29.(2) fits into this particular part of the bill; but as indicated in that clause, there is a direct linkage to Clause 55.(2), which has to do with the possible holdback of compensation to the railways against performance that is judged inadequate in investment.

Mr. Mayer: Mr. Chairman, I take it that in some ways Clause 29.(2) would be more or less a parallel from Clause 29.(1)(a), (b), and (c) in the sense that you are talking about verifying investments for railway equipment, a monitor of what has gone on in the past; you are talking about general investment plans, which is something for the future, and then again, verifying the expenditures related to maintenance of grain.

Is that a fair assumption as well—that you are looking at drafting Clause 29.(2) in conjunction with what has gone previously?

Mr. Kroeger: Yes, there is a direct linkage between the two, certainly. Clause 29.(1) is the obligations of the railways, and

[Traduction]

l'année civile précédente pour l'entretien des

M. McKnight: Maintenant, si vous n'aviez pas fait cela, qu'est-ce que cela aurait fait?

Mr. Dubois: Quoi?

Une voix: Quel genre d'année auriez-vous eue?

L'article 29.(1) modifié est adopté.

Le président: Très bien, article 29.(2):

La Commission suit l'exécution par les compagnies de chemins de fer de leurs programmes d'entretien des embranchements tributaires du transport du grain et de leurs investissements dans . . .

Dois-je me dispenser?

Des voix: Dispensez-vous.

M. Mayer: J'ai des questions générales, monsieur le président.

Le président: Oui, et je crois que M. Mazankowski a un amendement.

Monsieur Mayer.

Une voix: M. Mayer va le présenter.

Le président: Oh, M. Mayer a un amendement.

M. Mayer: Monsieur le président, merci.

J'aimerais demander à M. Kroeger, si vous me le permettez, quelles étaient les intentions du gouvernement lors de la rédaction de ce projet de loi . . . S'il peut me donner une idée générale de ce qu'il espérait faire. Quelle était l'intention de cet article 29.(2)?

Le vice-président: Monsieur Kroeger.

M. Kroeger: L'article 29.(2) a deux volets touchant le suivi de l'exécution et une certaine analyse par la Commission, tant des dépenses pour l'entretien des embranchements que pour la mesure globale dans laquelle les projets d'investissement des chemins de fer sont efficaces.

L'article 29.(2) cadre dans cette partie du projet de loi; mais comme l'indique l'article, il y a un lien direct avec l'article 55.(2), qui concerne la retenue possible des versements aux chemins de fer si les investissements sont jugés insuffisants.

M. Mayer: Monsieur le président, si je comprends bien, à certains égards l'article 29.(2) serait plus ou moins le parallèle de l'article 29.(1) a), b), et c) en ce sens que vous parlez de vérifier les investissements dans le matériel ferroviaire, de contrôler ce qui s'est fait par le passé; vous parlez des projets généraux d'investissement, ce qui concerne l'avenir, puis, vous parlez de vérifier les dépenses relatives au mouvement du grain.

Ai-je raison de le croire également—que vous avez rédigé l'article 29.(2) à la lumière de ce qui s'est déjà passé?

M. Kroeger: Oui, il y a un lien direct entre les deux, certes. L'article 29.(1) concerne les obligations des chemins de fer, et

[Text]

Clause 29.(2) is what one does with that information, at least insofar as the CTC is concerned.

Mr. Mayer: What did you envisage when you said, in the middle of the subclause—about line 23, I think:

... from time to time, for the purposes of subsection 55(2) report to the Minister on the appropriateness ...

What did you envisage in terms of time to time, and what did you have in mind with the word “appropriateness”? What kinds of time intervals are we looking at?

• 2135

Mr. Kroeger: I think we would like to leave that in substantial measure to the judgment of the CTC. Although, obviously, if a Minister of Transport had questions about the subject, he could elicit a report from the CTC at any time. You would need a long enough time horizon that you could begin to see a pattern in the investment programs and then make some fairly broad judgments about those investment programs in the light of what you thought were the requirements. At a minimum, I would certainly expect the CTC to report to the Minister of Transport at any time they found a cause for concern as a result of their analysis of the railways' investment programs.

They might report more frequently. I think in Clause 55, as a matter of fact, there is a requirement for them to report at least annually. It is probably implied in Clause 55, too, that the report would be annual, because there is a reference in Clause 55 to each crop year.

On the other question about how you judge the appropriateness of the investments, it was very difficult to prescribe, because in the first instance the best entity to make decisions about the appropriateness of an investment is the business it is hoping to earn a return on from an investment. So obviously a great deal of the responsibility rests with the railways themselves.

I should have thought the commission would exercise this responsibility in a fairly broad way, would not try to get into detailed second-guessing of the railways, but rather would reserve its reporting and expressions of concern to when they really found something that was fairly serious.

Mr. Mayer: Do you envisage that the CTC—western division, I guess, as we define it in the definitions—would be in a position to carry out all of this work, or would that be something that would be assigned to the CTC in Saskatoon? Or is that a fair question at this point?

Mr. Kroeger: Dr. Heads might want to comment on that.

Mr. John Heads (Executive Director, Railway Transport Committee, Canadian Transport Commission): I think the question is perhaps a little premature, Mr. Chairman, at this stage. I do not think it would be feasible to delegate all of this work to Saskatoon. I am thinking of the work in respect of certifying the maintenance and also looking at the general

[Translation]

l'article 29.(20), ce que l'on fait de ces renseignements, tout au moins en ce qui concerne la CCT.

M. Mayer: Qu'est-ce que vous aviez à l'esprit lorsque vous avez dit, au milieu du paragraphe, vers la ligne 23, je pense:

... et, pour l'application du paragraphe 55(2), fait rapport au ministre sur la mesure dans laquelle ces programmes et investissements favorisent l'efficacité ...

Quand songiez-vous que ces rapports se feraient, et qu'aviez-vous à l'esprit en parlant de «la mesure dans laquelle ces programmes et investissements favorisent l'efficacité»? Quels intervalles avez-vous à l'esprit?

M. Kroeger: Nous aimerions laisser cela, dans une large mesure, au jugement de la CCT. Mais, bien sûr, si le ministre des Transports avait des questions à ce sujet, il pourrait demander un rapport à la CCT n'importe quand. Il faudrait un horizon temporel suffisamment long pour pouvoir commencer à dégager des tendances dans les programmes d'investissement avant de porter des jugements assez vastes sur ces programmes d'investissement à la lumière des besoins auxquels vous songez. A tout le moins, je m'attendrais certainement que la CCT fasse rapport au ministre des Transports chaque fois qu'elle aurait motif de s'inquiéter par suite de son analyse des programmes d'investissement des chemins de fer.

Elle pourrait faire un rapport plus fréquent. De fait, l'article 55 exige qu'elle fasse rapport au moins une fois l'an. L'article 55 implique probablement, également, que le rapport soit annuel, car il vise chaque campagne agricole.

Quant à la question de savoir comment juger de la mesure dans laquelle ces investissements favorisent l'efficacité, cela a été très difficile à établir, car, dans le premier cas, le mieux placé pour prendre les décisions sur l'efficacité d'un investissement est l'entreprise sur laquelle elle espère tirer un bénéfice. Donc, il est clair qu'une bonne part de la responsabilité revient aux chemins de fer eux-mêmes.

Je croirais que la Commission cherchera à exercer cette responsabilité au niveau assez général, sans se mettre à vérifier le détail des décisions des chemins de fer, réservant ses rapports et ses expressions de préoccupation pour les cas où elle trouvera véritablement quelque chose d'assez grave.

M. Mayer: Envisagez-vous que la CCT, division de l'Ouest, je suppose, selon nos définitions, sera en mesure d'exécuter tout ce travail, ou faudra-t-il confier cela à la CCT à Saskatoon? Ma question est-elle à point?

M. Kroeger: M. Heads a peut-être un commentaire à faire à ce sujet.

M. John Heads (directeur, Comité des transports par chemin de fer, Commission canadienne des transports): La question est peut-être un peu prématurée, monsieur le président, à ce stade-ci. Je ne pense pas qu'il soit possible de déléguer tout ce travail à Saskatoon. Je pense au travail relatif à la certification de l'entretien et à l'examen des projets

[Texte]

investment plans. But I think this would be up to the commissioners themselves to decide.

I wonder if I could comment on one of your earlier questions, if I may, Mr. Mayer. I would envisage that we would be verifying the maintenance expenditures on grain-dependent branch lines every calendar year, but I would not necessarily envisage that we would be looking at the broader question of the general suitability of investment plans on a calendar-year basis. As the deputy minister has pointed out, I think we have to be very careful as regulators that we are regulating, but not trying at the same time to manage the railways.

Mr. Mayer: Thank you, Mr. Chairman. I guess that is a fair comment, except that really was not the thrust of my question. In a sense, I was simply asking in a perfunctory fashion or from a practical point of view how much work would have the possibility of being done in the western division. I know now, at least I think I am right, that the CTC is responsible for auditing expenditures on branch lines. I believe I am correct that they do most of that; and in the past, they were responsible for seeing that the work done on the boxcar upgrading program in Winnipeg was carried out in conjunction with the way the railway said it was carried out.

The point I am making is I think there is a certain amount of capacity to perform in western Canada, and just to make the point that where at all possible, again, as we have done before, it should be done in western Canada.

Mr. Chairman, I would move an amendment to Clause 29.(2) that is a very substantial amendment.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Mayer.

Mr. Mayer: Could I read it?

The Vice-Chairman: Proceed.

• 2140

Mr. Benjamin: On a point of order.

The Vice-Chairman: Yes.

Mr. Benjamin: I have no objection to Mr. Mayer's amendment. He moves an amendment immediately following line 28 and I have one that was provided to the clerk on Thursday . . . Oh, I am sorry. Pardon me. Okay.

The Vice-Chairman: Point of order withdrawn. Let us go, Mr. Mayer.

Mr. Mayer: Thank you, Mr. Chairman.

I move that Bill C-155 be amended on page 13 in Clause 29.(2) by deleting lines 17 to 28 and substituting the following therefor:

(2) The Commission shall monitor the programs of the railway companies for the maintenance of the grain dependent branch lines and the investments of the railway companies in railway equipment and plant for the movement of grain and in the furtherance of this objective, the Commission shall, for the purposes of subsection 55(2)

[Traduction]

généraux d'investissement. Mais je pense que ce serait aux commissaires eux-mêmes d'en décider.

Peut-être pourrais-je faire un commentaire sur l'une de vos questions antérieures, si vous me le permettez, monsieur Mayer. Je pense que nous vérifierons les dépenses d'entretien des embranchements tributaires du transport du grain à chaque année civile, mais pas nécessairement la question plus vaste de la qualité générale des projets d'investissement à chaque année civile. Comme le sous-ministre l'a signalé, nous devons prendre bien soin, en tant qu'organisme de réglementation, de nous en tenir à la réglementation sans chercher à gérer en même temps les chemins de fer.

M. Mayer: Merci, monsieur le président. Votre commentaire tombe à point, sauf que ce n'était pas vraiment le sens de ma question. En un sens, je demandais, tout simplement pour la forme ou d'un point de vue pratique, combien de travail pourrait être confié à la division de l'Ouest. Je sais maintenant, du moins je pense le savoir, que la CCT est responsable de la vérification des dépenses pour les embranchements. Je crois qu'elle fait la plupart de ce travail; et par le passé, elle a été chargée de s'assurer que le travail dans le cadre du programme d'amélioration des wagons couverts à Winnipeg s'effectuait comme le chemin de fer avait dit qu'il le ferait.

Ce que je veux faire ressortir, c'est qu'il y a une certaine capacité de travail dans l'Ouest et que, dans la mesure du possible, toujours, comme nous l'avons déjà fait, cela devrait se faire dans l'Ouest.

Monsieur le président, je proposerais un amendement à l'article 29.(2) et c'est un amendement très substantiel.

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur Mayer.

M. Mayer: Puis-je le lire?

Le vice-président: Allez-y.

M. Benjamin: Règlement!

Le vice-président: Oui.

M. Benjamin: Je n'ai pas d'objection à l'amendement de M. Mayer. Il propose un amendement immédiatement après la ligne 28 et j'en ai un qui a été remis au greffier jeudi . . . Oh, excusez-moi. Pardon. Parfait.

Le vice-président: Rappel au Règlement retiré. Allez-y, monsieur Mayer.

M. Mayer: Merci, monsieur le président.

Je propose que le projet de loi C-155 soit modifié en son article 29.(2), page 13, par substitution de ce qui suit aux lignes 14 à 25:

(2) La Commission suit l'exécution par les compagnies de chemin de fer de leurs programmes d'entretien des embranchements tributaires du transport du grain et de leurs investissements dans le matériel des installations ferroviaires destinées au mouvement du grain et, dans la poursuite de cet objectif, la Commission doit, pour l'application du paragraphe 55(2),

[Text]

(a) annually verify the investments referred to in subparagraph 29(1)(a) and report to the Minister any discrepancies found by it between the statement of the investments referred to in subparagraph 29(1)(a) and the investments actually found to have been made;

If I could explain the intent of what would be the new paragraph (a), Mr. Chairman, it roughly would parallel Clause 29.(1)(a) where the paragraph calls for the investments in railway equipment and plant for the movement of grain made by the company during the calendar year preceding the calendar year in which the statement is submitted. We are saying that if you are going to monitor the programs of the railway companies surely the first thing that you should do is verify that these investments referred to in Clause 29.(1)(a) have in fact been made. The new Clause 29.(2)(a) would simply beef it up and give the commission the authority to go in and verify that in fact those expenditures that the railways claim have been made under Clause 29.(1)(a) have in fact been made so the new subclause (2)(a) would fit in with and dovetail with Clause 29.(1)(a).

To go back to the amendment, Mr. Chairman, the new Clause 29.(2)(b) would read:

(b) analyse the general investment plans referred to in subparagraph 29(1)(b), and not later than 90 days following a submission of the statement referred to in subsection 29(1), submit a report to the Minister on the appropriateness of these general investment plans and the proposed investments in ensuring an adequate, reliable and efficient railway transportation system that will meet future requirements for the movement of grain; and;

Again, Mr. Chairman, the intent of what would be new Clause 29.(2)(b) is simply to give the CTC some authority to analyse the general investment plans of the railway and take a look at them and submit a report. We go away from the "from time to time" statement in the bill as it is now written and put a time period on it where it says

and not later than 90 days following submission of the statement referred to in subsection 29(1), submit a report to the Minister on the appropriateness of these general investment plans

I think that is something that is certainly worth while because if you have general investment plans by the railways—and again it is public money—and if you wait for a period of time it may in fact be too late to make comments on or for the minister to have any influence on what happens because those investments may be already carried out or they may be far enough along in the initial stages of being carried out that it becomes rather foolish or prohibitory to have a change of plans. So the intent there is to see that somebody looks at the appropriateness of the railway investment plans in light of the objective and analyses them and refers them to the minister so that the minister can act if he sees fit on the recommendations made by the CTC.

If I go back to the amendment, Mr. Chairman, Clause 29.(2)(c) would then read:

[Translation]

a) vérifier chaque année les investissements visés à l'alinéa 29(1)a) et faire rapport au ministre de tout écart qu'elle constate entre l'état des investissements visés à l'alinéa 29(1)a) et les investissements qu'elle a effectivement constatés;

Permettez-moi d'expliquer l'intention du nouvel alinéa a), monsieur le président. Il correspondrait à peu près à l'article 29.(1)a), qui touche les investissements que la compagnie a faits pendant l'année civile précédente dans le matériel et les installations ferroviaires destinés au mouvement du grain. Nous disons que, pour suivre l'exécution par les compagnies de chemin de fer de leurs programmes, il faut tout d'abord vérifier que les investissements visés à l'article 29.(1)a) ont effectivement été faits. Le nouvel article 29.(2)a) ne ferait que renforcer cette obligation, en donnant à la Commission le pouvoir d'aller vérifier que les dépenses que les chemins de fer disent avoir faites en vertu de l'article 29.(1)a) ont effectivement été faites, de sorte que le nouveau paragraphe (2)a) serait le parfait pendant de l'article 29.(1)a).

Pour revenir à l'amendement, monsieur le président, le nouvel article 29.(2)b) se lirait:

b) analyser les projets généraux d'investissement visés à l'alinéa 29(1)b) et, au plus tard 90 jours après la présentation de la déclaration visée au paragraphe 29(1), présenter un rapport au ministre sur la mesure dans laquelle ces projets généraux d'investissement et les investissements proposés assurent un réseau approprié, fiable et efficace de transport ferroviaire qui réponde aux besoins futurs pour le mouvement du grain; et;

Encore une fois, monsieur le président, l'intention du nouvel article 29.(2)b) n'est autre que de donner à la CCT le pouvoir d'analyser les projets généraux d'investissement du chemin de fer et de les examiner avant de présenter un rapport. Contrairement à ce que fait le projet de loi dans sa version actuelle, nous prévoyons un délai, en disant

et, au plus tard 90 jours suivant la présentation de la déclaration visée au paragraphe 29(1), présenter un rapport au ministre sur la mesure dans laquelle ces projets généraux d'investissement

C'est quelque chose qui en vaut certes la peine, parce que si vous avez des projets généraux d'investissement des chemins de fer—et encore une fois, ce sont des deniers publics—et que vous attendez un certain temps, il peut être trop tard pour faire des commentaires ou pour permettre au ministre d'exercer une influence sur ce qui se passe, parce que ces investissements peuvent déjà avoir été faits ou peuvent en être rendus assez loin qu'il serait plutôt téméraire, voire impossible, de modifier les projets. L'intention est donc de s'assurer que quelqu'un examine la mesure dans laquelle les projets d'investissement sont efficaces à la lumière des objectifs et les analyse et en fasse part au ministre de manière que ce dernier puisse intervenir, s'il le juge bon, sur les recommandations de la CCT.

Pour revenir à l'amendement, monsieur le président, l'article 29.(2)c) se lirait alors:

[Texte]

(c) audit the expenditures referred to in subparagraph 29(1)(c) and at the earliest opportunity, and in any event, not later than 120 days, report to the Minister any differences between the audit and the expenditures claimed to have been made by the railway company, with an explanation of how, in the opinion of the Commission, such differences may lead to an inadequate, unreliable and inefficient railway transportation system that will threaten the future requirements for the movement of grain.

• 2145

Again, what this would do would be roughly to parallel Clause 29.(1)(c) and give the CTC a little more teeth, make it a little more effective in going in and auditing expenditures the railways say they have made.

My colleague points out that we also intend to move an amendment when we get to Clause 29.(4) on page 13, at line 34, which would delete subclause (4) totally.

What we are suggesting is that this new subclause (2) would substantially beef up the bill in terms of having the CTC monitor, verify, audit, and be able to comment on the investment plans the railways have and make recommendations within a specific period of time to the minister, and also make recommendations to the minister as to the appropriateness of the investment plans so that the minister is in a position as quickly as reasonable—and we think 90 days in the one case and 120 days in the other case are reasonable periods of time—so the minister can be made aware as quickly as is reasonably possible as to where the CTC finds problems with the items referred to under Clause 29.(1)(a), (b), and (c), Mr. Chairman.

With that, Mr. Chairman, I will conclude, unless you would like me to go on.

The Chairman: No, that is not necessary. I think you have done a very adequate job and I would not want you, having given such a good pail of milk, to put your foot in it.

Just before I recognize Mr. Benjamin, might I get the feeling of the committee as to whether you want to complete Clause 29 before the adjournment, or will we just keep going and then take it up at 10.00 o'clock?

Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: This is a very substantive amendment, and perhaps if we had some reaction from both Mr. Benjamin and Mr. Flis . . .

The Chairman: You are going to get it, in that order.

Mr. Mazankowski: —then perhaps we could make a decision. If there seems to be agreement on it, then we can perhaps dispose of it.

The Chairman: Mr. Benjamin.

[Traduction]

c) vérifier les dépenses visées à l'alinéa 29(1)c) et, à la première occasion, et, de toute façon, pas plus tard que 120 jours, faire rapport au ministre de toute différence entre la vérification et les dépenses que la compagnie de chemin de fer dit avoir faites, avec une explication de la manière dont, de l'avis de la Commission, ces différences peuvent donner lieu à un réseau de transport ferroviaire qui ne soit pas approprié, fiable et efficace et qui compromette les besoins futurs relatifs aux mouvements du grain.

Encore une fois, cela établirait un parallèle avec l'article 29.(1)c) et donnerait un peu plus de pouvoirs à la CCT, un peu plus d'efficacité dans la vérification des dépenses que les chemins de fer disent avoir faites.

Mon collègue me signale que nous avons également l'intention de proposer un amendement lorsque nous en serons à l'article 29.(4), page 13, à la ligne 34, amendement qui aurait pour effet de supprimer le paragraphe (4) dans son entier.

Nous sommes d'avis que ce nouveau paragraphe (2) renforcerait sensiblement le projet de loi en permettant à la CCT de suivre et de vérifier les projets d'investissement des chemins de fer, de les commenter et de présenter des recommandations au ministre dans un délai précis, ainsi que de faire des recommandations au ministre sur la mesure dans laquelle les projets d'investissement sont efficaces, de manière que le ministre soit en mesure d'intervenir aussi vite qu'il est raisonnable, et nous croyons que 90 jours dans un cas et 120 jours dans l'autre sont des délais raisonnables, de manière que le ministre puisse être au courant, aussi vite qu'il est raisonnablement possible, des problèmes que la CCT constaterait relativement aux points visés à l'article 29.(1)a), b) et c), monsieur le président.

Sur ce, monsieur le président, je vais conclure, à moins que vous vouliez que je poursuive.

Le président: Non, ce n'est pas nécessaire. Je pense que vous avez fait du très bon travail, et je ne voudrais pas vous voir le bousiller.

Avant de donner la parole à M. Benjamin, puis-je demander au Comité si vous voulez en finir avec l'article 29 avant l'ajournement, ou si nous devons poursuivre et y revenir à 10 heures?

Monsieur Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Il s'agit d'un amendement très considérable, et si nous connaissions la réaction de M. Benjamin et de M. Flis . . .

Le président: Vous allez l'avoir, dans cet ordre-là.

Mr. Mazankowski: . . . nous pourrions peut-être décider ensuite. S'il semble y avoir accord, nous pourrions peut-être en disposer.

Le président: Monsieur Benjamin.

[Text]

Mr. Benjamin: I will deal first with the point you raised, Mr. Chairman. I am sorry I was absent for an hour; you got through three, four clauses while I was gone.

The Chairman: Yes. Would you like to leave again?

Mr. Benjamin: That is no reflection on my colleague; he is just a nicer fellow than I am.

The Chairman: We have noticed.

Mr. Benjamin: I am a nice fellow too. You fellows just do not appreciate it.

I think Mr. Mazankowski may be right. This is a fairly large clause, and I have some questions I want to ask of the officials and of the mover of the amendment.

The Chairman: Mr. Flis.

Mr. Flis: Mr. Chairman, we do have 10 minutes left, and I think it is always neater and easier if we can conclude on a clause and come back the next day on a new clause. Because the amendment is long does not mean it has to take a lot of discussion on it. I too have questions of the officials, but I think if we move quickly and keep our interventions short, we could conclude Clause 29.

• 2150

The Chairman: All right, Mr. Benjamin, your questions to the officials.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, Mr. Mayer in moving his amendment refers to the commission and then in that context referred to the Canadian Transport Commission. As I read the clause and clauses prior to that, I see no reference to the Canadian Transport Commission. In your opinion, Mr. Kroeger, or our legal counsel, does the commission mean the agency of the Crown, namely the grain transportation administrator, or does it in fact mean the Canadian Transport Commission?

The Chairman: Mr. Kroeger.

Mr. Kroeger: In the definition section, "commission" is defined as meaning Canadian Transport Commission. In Mr. Benjamin's absence, I believe Clause 29.(1) was amended to provide for the submission of these plans to the CTC, as well as to the others.

Mr. Benjamin: Thank you. Sorry about that. I am updated.

Mr. Mayer: Mr. Chairman, we also included an amendment in the definitions that made reference to the western division located in Saskatoon.

The Chairman: Right.

Mr. Benjamin: Another question I have is on the matter of—I think Mr. Mayer refers to grain-dependent branch lines, and so does the bill. I have a couple of questions for Mr. Kroeger and others, including Mr. Mayer.

Lines were not grain dependent a few years ago. I think of a branch line that I worked on that brought in 100 carloads of

[Translation]

M. Benjamin: Je veux parler d'abord du point que vous avez soulevé, monsieur le président. Je regrette d'avoir dû m'absenter pour une heure; vous avez vu trois, quatre articles en mon absence.

Le président: Oui. Voudriez-vous vous absenter de nouveau?

M. Benjamin: Cela n'enlève rien à mon collègue; c'est un meilleur gars que moi.

Le président: Nous avons vu cela.

M. Benjamin: Je suis un bon gars aussi. Vous ne savez pas le reconnaître, vous les gars.

Je pense que M. Mazankowski a peut-être raison. Il s'agit d'un article assez important, et j'ai certaines questions à poser aux fonctionnaires et au parrain de l'amendement.

Le président: Monsieur Flis.

M. Flis: Monsieur le président, il nous reste 10 minutes, et je pense qu'il est toujours mieux et plus facile d'en terminer avec un article pour recommencer le lendemain avec un nouvel article. Ce n'est pas parce que l'amendement est long qu'il faut en discuter longuement. J'ai, moi aussi, des questions à poser aux fonctionnaires, mais je pense que si nous faisons vite et gardons nos interventions courtes, nous pourrions en finir avec l'article 29.

Le président: Ca va, monsieur Benjamin, vos questions aux représentants.

M. Benjamin: Monsieur le président, en proposant son amendement, M. Mayer parle de la commission et, dans ce contexte, parle de la Commission canadienne des transports. À la lecture de cette disposition et de celles qui la précèdent, je ne trouve pas mention de la Commission canadienne des transports. À votre avis, M. Kroeger, ou au vôtre, l'avocat-conseil, la commission désigne-t-elle la société de la Couronne, c'est-à-dire l'administrateur du transport du grain, ou désigne-t-elle en fait la Commission canadienne des transports?

Le président: Monsieur Kroeger.

M. Kroeger: Dans la section des définitions, «commission» est définie comme désignant la Commission canadienne des transports. En l'absence de M. Benjamin, je crois que l'alinéa 29.(1) a été amendé afin de prévoir la présentation de ces plans à la CCT, de même qu'aux autres.

M. Benjamin: Je m'excuse. On me met à jour.

M. Mayer: Monsieur le président, nous avons également intégré un amendement aux définitions sur la division de l'Ouest située à Saskatoon.

Le président: Exact.

M. Benjamin: Une autre de mes questions porte sur le sujet—je crois que M. Mayer parle des embranchements tributaires du transport du grain, tout comme le projet de loi. J'ai quelques questions pour M. Kroeger et les autres, y compris M. Mayer.

Les embranchements n'étaient pas tributaires du grain il y a quelques années. Je pense à un embranchement sur lequel j'ai

[Texte]

farm fuels and automobile gasoline, just at the one shipping point I was at, and the other five brought in 100 or more. They brought in carloads of lumber, farm implements, trucks, automobiles, lumber, willow pickets, barb wire, coal, you name it, as well as hauling grain out. The railroads, commencing in the early 1960s just vacated those kinds of traffic on branch lines that are now called grain-dependent; and it was amazing that Smith Transport, CP Transport, CN Trucks, CP Express, CN Express were hauling the same commodities up and down the roads instead of on the branch lines.

Now, what would be the definition under this legislation of a grain-dependent branch line, so-called . . .

The Chairman: Mr. Kroeger.

Mr. Benjamin: Just a minute.

If a new coal mine opens up, or a potash mine, or a chemical plant, or a sulphur plant, or a fertilizer plant, or a combination of the whole damn works, and it is no longer grain-dependent, what does that do to whatever government or producer contributions made to freight charges on a line that is no longer "grain-dependent" ?

Mr. Kroeger: Mr. Chairman, I would refer Mr. Benjamin to Clause 40.(1), which provides an explicit definition of what is a grain-dependent branch line and how it is assessed by the Canadian Transport Commission on the basis of data developed from the preceding three-year period. The criterion brief is that grain originating or terminating on that line has to account for at least 60% of the total tonnage. Second, the line has to lose money, and there is even a detailed provision having to do with lines that connect to grain-dependent branch lines.

The criteria set out in Clause 40.(2) are identical with those used by Mr. Snavely and his commission in 1975-1976 and after, and are also identical to the criteria that are used for the Branch Line Rehabilitation Program to determine eligibility.

• 2155

Mr. Benjamin: Did the officials or did the Gilson process or the various task forces take into account in any way, shape or form recent history of the practice of the railroads? I say recent history; let us start after 1955.

I had a senior officer of a railway company say to me, we are going to get rid of the Crow, and we are not going to haul anything other than grain on this line, and we do not give a damn about the other stuff. Now, in light of recent history, was there anything taken into account under the so-called Gilson review process or the task forces of the practices of the railroads in making branch lines "grain dependent"?

Did you look at that at all?

[Traduction]

travaillé et qui recevait 100 chargements de carburant agricole et d'essence pour automobile au seul point d'expédition où j'étais, et les autres points en recevaient 100 autres ou plus. Ils recevaient des chargements de bois d'oeuvre, d'équipement agricole, de camions, d'automobiles, de piquets, de fil barbelé, de charbon, tout ce qu'on voudra, de même que l'expédition du grain. Les compagnies de chemin de fer, à partir du début des années 60, ont commencé d'abandonner ce genre de trafic sur les embranchements qu'on dit maintenant tributaires du grain; et il est remarquable que Smith Transport, CP Transport, les Camions CN, CP Express et CN Express transportaient les mêmes produits sur les routes plutôt que sur les embranchements.

En vertu de cette loi, quelle serait donc la définition d'un embranchement tributaire du transport du grain, soit-disant . . .

Le président: Monsieur Kroeger.

M. Benjamin: Un instant.

Si une nouvelle mine de charbon est ouverte, ou de potasse, ou une usine de produits chimiques, ou de soufre, ou d'engrais, ou une combinaison de tous ces éléments, qu'est-ce que ça fait quant aux contributions du gouvernement ou du producteur faites au tarif de transport sur un embranchement qui n'est plus «tributaire du transport du grain»?

M. Kroeger: Monsieur le président, je référerai M. Benjamin à l'alinéa 40.(1), qui donne une définition explicite d'un embranchement tributaire du transport du grain et de la façon qu'elle est évaluée par la Commission canadienne des transports à partir des données élaborées pendant la période précédente de trois ans. Le critère établi est que le grain expédié ou reçu par cet embranchement doit compter pour au moins 60 p. 100 du trafic total en tonnes. Deuxièmement, l'embranchement doit faire une perte, et il y a même une disposition détaillée qui voit aux embranchements qui joignent les embranchements tributaires du transport du grain.

Les critères établis par l'alinéa 40.(2) sont identiques à ceux utilisés par M. Snavely et sa commission de 1975-1976 et après, et sont également identiques aux critères utilisés par le Programme de remise en état des embranchements pour déterminer l'admissibilité.

M. Benjamin: Les représentants ou le processus Gilson ou les divers groupes de travail ont-ils tenu compte, de quelque manière ou forme, des pratiques récentes des compagnies de chemin de fer. Je dis histoire récente; commençons après 1955.

Un cadre supérieur d'une compagnie de chemin de fer m'a dit, nous allons nous débarrasser du Nid-de-Corbeau et nous ne transporterons rien d'autre que du grain sur cet embranchement et nous ne voulons rien savoir des autres produits. À la lumière de l'histoire récente, a-t-on tenu compte, pendant le soi-disant processus de revue Gilson ou les groupes de travail, des pratiques des compagnies de chemin de fer en rendant les embranchements «tributaires du transport du grain»?

Avez-vous examiné cela?

[Text]

Mr. Kroeger: Mr. Chairman, I can recall meetings of the legislative task force that I chaired in which in fact we had quite an extensive discussion of how to define a grain dependent branch line and in what detail to define it in this bill. The clause to which I referred is the outcome of those discussions which I think provides about as full a definition of what a grain-dependent branch line is and how one would take account of changing patterns of freight movement as we were able to come up with.

Mr. Benjamin: You did not answer my question. I asked if you had considered the practices followed by the railway companies so that lines became so-called grain dependent. But, in your view, Mr. Kroeger, does Clause 40 allow the commission, the Grain Transportation Administrator, a committee, some kind of methodology to examine the operations of the railroads and whether or not they are deliberately avoiding other kinds of traffic that could go on a branch line? That is what they did in order for those lines to become grain dependent.

Do you have any kind of legislative provision here to not let that occur again?

Mr. Kroeger: The answer to Mr. Benjamin's first question is yes. I think people in the room were very familiar with past railway practice when we discussed the kind of definition to provide for a grain-dependent branch line, and I believe that the CTC, with the very extensive powers that it has under various sections of the Railway Act, would be able to deal adequately with the sorts of situations that Mr. Benjamin describes.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I am sorry, Mr. Kroeger is asking us to buy a pig in a poke. The railroads had agreed charges with all the oil companies and the distributors, agreed charges to haul thousands of tank cars of farm fuels and gasoline on the branch lines until the mid-1960s. They might have done a few until the end of the 1960s, and all of those have been vacated. Now agreed charges are a good deal for all concerned. The transporter gets all the traffic and the transportee gets the benefit of a better rate, and the railroads deliberately vacated that.

Now, if the transporters or the recipients of that transportation were to ask for an agreed charge to put those kinds of commodities back onto branch lines, does the commission or does this legislation provide for the railroads making those branch lines no longer just grain dependent?

Mr. Kroeger: I am not familiar with the case Mr. Benjamin refers to, but if the railways have been reluctant to move a particular kind of traffic and the shippers of that traffic wanted it moved by rail, Section 262 of the Railway Act would

[Translation]

M. Kroeger: Monsieur le président, je me souviens des réunions du groupe travail législatif que j'ai présidé, pendant lesquelles nous avons discuté en profondeur de la définition d'un embranchement tributaire du transport du grain et comment le définir avec précision dans ce projet de loi. L'alinéa dont je parle est le résultat de ces discussions qui, à mon avis, donne une définition aussi complète de ce qu'est un embranchement tributaire du transport du grain, tout en tenant compte des comportements changeants du transport du grain dont nous avons pu avoir connaissance.

M. Benjamin: Vous n'avez pas répondu à ma question. J'ai demandé si vous aviez tenu compte des pratiques des compagnies de chemin de fer qui font que des embranchements deviennent tributaires du transport du grain. Mais, à votre avis, M. Kroeger, l'article 40 fournit-il à la commission, à l'administrateur du Transport du grain, à un comité, une méthodologie quelconque permettant d'examiner les opérations des compagnies de chemin de fer et de savoir si oui ou non, elles évitent délibérément les autres genres de trafic qui pourraient être faits sur un embranchement? C'est ce qu'ils ont fait afin que ces embranchements deviennent tributaires du grain.

Avez-vous une mesure législative quelconque qui empêcherait cela de se reproduire?

M. Kroeger: La réponse à la première question de M. Benjamin est oui. Je crois que les personnes dans cette salle étaient très familières avec les pratiques passées des compagnies de chemin de fer quand nous avons discuté du genre de définition à donner d'un embranchement tributaire du transport du grain, et je crois que la CCT, avec les pouvoirs très étendus dont elle dispose en vertu des différents articles de la Loi sur les chemins de fer, serait en mesure de faire face convenablement au genre de situations que M. Benjamin décrit.

M. Benjamin: Monsieur le président, je m'excuse, M. Kroeger nous demande d'acheter chat en poche. Les compagnies de chemin de fer avaient des tarifs conventionnels avec toutes les compagnies et tous les distributeurs de pétrole, des tarifs conventionnels pour transporter des milliers de wagons-citerne de carburant agricole et d'essence sur les embranchements jusqu'à la mi-1960. Ils peuvent en avoir conservé quelques-uns jusqu'à la fin des années 1960 puis, elles ont toutes été abandonnées. Les tarifs conventionnels représentent une aubaine pour tous les intéressés. Le transporteur obtient tout le trafic et le transporté a le bénéfice d'un tarif préférentiel, et les compagnies de chemin de fer les ont abandonnés délibérément.

Maintenant, si les transporteurs ou les destinataires demandaient un tarif conventionnel pour remettre ce genre de produits en mouvement sur les embranchements, la commission ou cette loi prévoit-elle la possibilité que les compagnies de chemin de fer en fassent des embranchements pour autre chose que le grain?

M. Kroeger: Je ne connais pas très bien le cas que mentionne M. Benjamin, mais si les compagnies de chemin de fer étaient réticentes à transporter un certain genre de trafic et que les expéditeurs souhaitaient que ce trafic soit expédié par

[Texte]

apply and a shipper of petroleum products could require the railways to provide accommodation to move his product.

• 2200

Presumably, therefore, there must have been some kind of mutuality of agreement in that case in which the shippers of the product perhaps found it cheaper to move some of these things by truck than by rail.

Mr. Benjamin: Especially a railway truck.

Mr. Kroeger: If they had not found it cheaper, then they could have had recourse under Section 262 to make sure the railways moved it.

Mr. Benjamin: I tried that twice and got nowhere.

The Chairman: Mr. Flis.

Mr. Flis: Thank you, Mr. Chairman. I just would like to pose a question to Dr. Heads and Mr. Kroeger on whether the time lines suggested in this amendment are realistic time lines—the 90 days, the 120 days—and whether the roles spelled out for the CTC are in order or not. The last seven lines bother me a bit—with an explanation of how, in the opinion of the commission, such differences may lead to an inadequate, unreliable, and inefficient railway transportation system that will threaten future requirements for the movement of grain. Should that be the role of the CTC, or is the role of the CTC to report to the minister and then it is up to the minister to make that judgment?

I just have those two concerns, Mr. Chairman, and then we might be able to support this motion.

The Chairman: Mr. Kroeger.

Mr. Kroeger: I am going ask Dr. Heads to comment in a minute, Mr. Chairman. I have a few observations which I hope will not cause me to figure again in Mr. Mayer's dreams, which revelation unsettled me a little. I think I compliment him when I say that he does not yet figure in mine.

The Chairman: I think that is beyond our terms of reference.

Mr. Kroeger: There are a number of different ways of expressing the kind of idea in Mr. Mayer's amendment, and I think the spirit of his amendment is not materially different from what we tried in the bill. The kind of judgment call that has to be made is in how much detail does one prescribe, on the one hand, for the running of the railroad, and on the other, in what detail is one going to prescribe exactly what the commission is going to do, as opposed to leaving it to the judgment of the commissioners.

The Chairman: May I interrupt right there? Would that not be a subject for regulation rather than the legislation itself?

Mr. Kroeger: Well, a subject for the sort of normal operating practice as between the commission and the minister to whom it reported, yes. That is certainly an alternative; and

[Traduction]

voie ferrée, l'article 262 de la Loi sur les chemins de fer s'appliquerait et l'expéditeur de produits pétroliers pourrait exiger que les compagnies de chemin de fer fournissent les installations nécessaires au transport de son produit.

Par conséquent, il est probable qu'une entente mutuelle a été passée pour le cas où les expéditeurs du produit ont peut-être trouvé moins onéreux de transporter certaines de ces choses par camion plutôt que par voie ferrée.

M. Benjamin: Un camion de compagnie de chemin de fer en particulier.

M. Kroeger: S'ils n'avaient pas trouvé ça moins onéreux, ils auraient pu avoir recours en vertu de l'article 262 pour s'assurer que les compagnies de chemin de fer le transportent.

M. Benjamin: J'ai essayé ça deux fois et je n'ai rien obtenu.

Le président: Monsieur Flis.

M. Flis: Merci, monsieur le président. J'aimerais poser une question au Dr Head et à M. Kroeger à savoir si les échéances suggérées par cet amendement sont réalistes—les 90 et 120 jours—et à savoir si les fonctions attribuées à la CCT sont en règle ou non. Les sept dernières lignes me tracassent un peu... avec l'explication de la manière que, de l'avis de la commission, de telles différences peuvent mener à un système de transport ferroviaire insuffisant, inefficace et peu fiable qui fera obstacle aux besoins futurs du mouvement du grain. Cela devrait-il être la responsabilité de la CCT, ou la responsabilité de la CCT n'est-elle pas plutôt de faire rapport au ministre et que ce soit à lui de porter ce jugement par la suite?

Deux choses me préoccupent, monsieur le président, et ensuite nous pourrions sans doute appuyer cet amendement.

Le président: Monsieur Kroeger.

M. Kroeger: Je demanderai au Dr Head de faire un commentaire dans une minute, monsieur le président. Je veux faire quelques remarques qui, je l'espère, ne me feront pas paraître dans les rêves de M. Mayer, dont la révélation m'a troublé quelque peu. Je crois que je lui fais compliment en disant qu'il ne paraît pas encore dans les miens.

Le président: Je crois que cela dépasse notre mandat.

M. Kroeger: Il y a plusieurs façons d'exprimer le genre d'idées que porte l'amendement de M. Mayer, et je crois que l'intention de son amendement n'est pas très différente de ce que nous avons tenté de faire dans le projet de loi. Le genre de jugement qui doit être porté touche, d'une part, dans quels détails précis doit-on prévoir le fonctionnement des compagnies de chemin de fer et, d'autre part, dans quelle mesure doit-on prévoir exactement ce que la commission fera, par opposition à laisser cela au jugement des commissaires.

Le président: Puis-je vous interrompre juste là? Cela ne ferait-il pas plutôt partie de la réglementation que de la législation elle-même?

M. Kroeger: Eh bien, la question du genre de fonctionnement normal comme entre la commission et le ministre auquel elle doit faire rapport, oui. C'est sûrement une solution de

[Text]

there is a kind of balancing here that one has to engage in: being explicit enough in the bill and at the same time not prescribing in too much detail.

My own reaction to Mr. Mayer's 29.(2)(a) is that this is probably the kind of thing the commission would do. It involves really just verifying investments that have been made in the past year. So in principle that 29.(2)(a) should not cause difficulties.

So also for 29.(2)(b) . . . and Dr. Heads can comment on the 90 days, but I would imagine that that would be workable, given that this has to be a rather broad kind of judgment that is made.

Clause 29.(2)(c) refers to the branch lines. The CTC are going to audit branch line expenditures in any case, so there is a question of exactly how far one goes in prescribing. My second comment really does relate to the latter part of 29.(2)(c), which I think might get the commission into a an extraordinary degree of detail. They would almost be having to say, well, the amount of ballast that was put on that branch line when the maintenance work was done really was not right, and we are better placed to judge that than the CN is, so we are going to say they did not do that right.

• 2205

That is a possible problem about (c).

With those general observations, I think perhaps Dr. Heads might want to comment as well.

The Chairman: Dr. Heads.

Mr. Heads: I felt, Mr. Chairman, that was a leading question. I was not sure if I was supposed to say yes or no, at this late hour.

I will try to comment very briefly, Mr. Chairman, on some of the aspects of these three proposals of Mr. Mayer.

I think first when Mr. Mayer refers in subclause (a) to "discrepancies", in actual fact the discrepancies that are likely to be identified are not discrepancies of the type where the railway says one thing and our auditors find something different. I think much more in the case of investments in railway equipment and plant, this in general is a common investment: some for grain and some for other traffic. I think the argument as to how much of the investment is for railway equipment and plant for the movement of grain would be a matter of argument, through, essentially, regression analysis between the commission and the railways, and indeed . . .

Mr. Mazankowski: Would you explain that?

Mr. Heads: I am very glad you made that interjection, because I mentioned regression analysis once earlier and was nearly thrown out for doing so—quite deservedly, probably.

Turning to paragraph (b), I am a little worried that the whole drift of this is giving the commission a rather precise

[Translation]

rechange; et il y a une espèce d'équilibre qu'on doit trouver: être suffisamment explicite dans le projet de loi sans pourtant prévoir dans les moindres détails.

Ma propre réaction au 29.(2)(a) de M. Mayer est que c'est probablement le genre de choses que ferait la commission. Cela n'implique que la vérification des investissements effectués dans la dernière année. Alors, en principe, le 29.(2)(a) ne devrait pas créer de difficultés.

Également pour 29(2)(b), et le Dr Head pourra faire un commentaire sur les 90 jours, mais j'imagine que ce serait praticable, étant donné que le genre de jugement porté est assez large.

L'alinéa 29.(2)(c) porte sur les embranchements. La CCT vérifiera les dépenses des embranchements de toute façon, alors se pose la question de savoir dans quelle mesure prévoir. Mon deuxième commentaire touche vraiment la deuxième partie de 29.(2)(c), qui, je crois, pourrait entraîner la commission dans un niveau extraordinaire de détails. Ils devraient également se prononcer sur, disons, la quantité de ballast qui a été placée sur tel embranchement lorsque le travail d'entretien a été fait n'était pas suffisante, et nous sommes mieux placés pour en juger que le CN, et nous dirons donc qu'ils n'ont pas fait cela convenablement.

C'est un problème possible pour c).

En plus de ces remarques générales, je crois que le Dr Heads voudra peut-être faire aussi des commentaires.

Le président: Docteur Heads.

M. Heads: Je crois, monsieur le président, que c'est là une question d'importance. Je ne savais pas si je devais dire oui ou non à cette heure tardive.

J'essaierai de faire un commentaire bref, monsieur le président, sur certains aspects de ces trois propositions de M. Mayer.

Je crois que lorsque M. Mayer a d'abord mentionné les «écarts» de l'alinéa a), en fait les écarts qui seront sans doute identifiés ne sont pas du genre où les compagnies de chemin de fer disent une chose et nos vérificateurs en disent une autre. Je pense beaucoup plus aux cas d'investissement dans le matériel et les usines de chemin de fer, en général, il s'agit là d'un investissement commun: une partie pour le grain, une partie pour l'autre trafic. Je crois que la question de savoir quelle part de cet investissement va vers le matériel et les usines de chemin de fer pour le mouvement du grain pourrait être discutée, essentiellement par le biais d'une analyse régressive, entre la commission et les compagnies de chemin de fer, et bien sûr . . .

M. Mazankowski: Pourriez-vous expliquer cela?

M. Heads: Je suis très content que vous interveniez parce que j'ai déjà mentionné l'analyse régressive, et on m'a presque jeté dehors, sans doute avec raison.

Si on regarde l'alinéa b), je suis inquiet de ce que toute son orientation oblige spécifiquement la commission à commenter

[Texte]

obligation to comment on the appropriateness of investment plans; to comment, almost, on the appropriateness of the general management of the railways. I rather feel that if we had to do this, and particularly if we had to do this every year, there would be a very grave risk that you might get a very superficial report from the commission; a superficial report in an area which I am frankly not entirely convinced is our proper area of responsibility. Given that the report was likely to be superficial, I presume, on the explicit question of Mr. Flis, we could produce the report within 90 days, although I would prefer to have a longer period.

Turning to paragraph (c), I think we might have some problems in establishing the expenditures within 120 days if we have to estimate some of the expenditures by methods other than specific determination of costs. I am not sure whether we would or not, at this stage in the process.

The deputy minister has already commented on the final lines of paragraph (c), and I endorse what he has said on this.

Mr. Mayer: Could I ask the officials some questions without jeopardizing my position to close off debate on the amendment?

A general comment. I would not have a problem with deleting the last seven lines of Clause 29.(2)(c) and putting a period after the word "company".

The Chairman: You can do that simply by doing it now, because I have not put your motion.

Mr. Mayer: Okay. Put a period right after where it says:

the Minister any differences between the audit and the expenditures claimed to have been made by the railway company.

About paragraph (a), the point there is surely that if the commission is asked to monitor, the first thing they should do is verify that the investments have been made. I think it just makes it substantially stronger. How are you going to monitor something if first you do not know what the Sam hell they have done? So I really cannot see that there should be a problem with the word "verify".

I would be interested in knowing from the department, or Dr. Heads . . . my concern, when I explained it, was if you wait too long to analyse just general investment plans, then it becomes a moot point whether the analysis is carried out or not, because the investment plans may in fact already be going forward.

I do not know what period of time would be appropriate, but certainly it has to be one that would allow for this clause to be meaningful. Could I have some comments from the officials as to what would be an appropriate period of time, Mr. Chairman?

The Chairman: Dr. Heads or Mr. Kroeger.

Mr. Heads: Mr. Chairman, I do not think I have any problem with what Mr. Mayer was saying on his general thrust. I was, however, a little concerned with the use of the

[Traduction]

la pertinence des plans d'investissement; presque de commenter la pertinence de la gestion générale des compagnies de chemin de fer. Je crois que si nous devons faire cela, et particulièrement, si nous devons le faire chaque année, il y aurait un grand risque que vous obteniez un rapport très superficiel de la commission; un rapport superficiel dans un secteur dont je ne suis pas convaincu que la responsabilité nous appartienne. Étant donné que le rapport sera sans doute superficiel, j'imagine, pour répondre à la question explicite de M. Flis, que nous pourrions produire un rapport en moins de 90 jours bien que je préférerais jouir d'une période plus longue.

Si on examine l'alinéa c), je crois qu'il sera difficile d'établir les dépenses en moins de 120 jours si nous devons évaluer certaines dépenses par des méthodes autres que l'établissement spécifique des prix. Je ne suis pas sûr que nous le ferions ou non, à cette étape du processus.

Le ministre adjoint s'est déjà prononcé sur les dernières lignes de l'alinéa c), et j'appuie ce qu'il a dit là-dessus.

M. Mayer: Pourrais-je poser des questions aux représentants sans porter préjudice à ma position pour clore le débat sur cet amendement?

Un commentaire général. Je ne ferais pas de difficulté au retrait des sept dernières lignes de l'alinéa 29.(2)c) et de mettre un point après le mot «compagnie».

Le président: Vous pouvez faire cela maintenant parce que je n'ai pas présenté votre amendement.

M. Mayer: C'est bien. Mettez un point juste après:

au Ministre tout écart entre la vérification et les dépenses réputées avoir été faites par la compagnie de chemin de fer.

Sur l'alinéa a), la question ici est sûrement que, si la commission doit contrôler, la première chose qu'elle doit faire est de vérifier que les investissements ont été faits. Je crois que ça rend la vérification plus serrée. Comment voulez-vous vérifier quelque chose si vous ne savez pas d'abord ce qu'ils ont fait? Je ne vois donc vraiment pas de difficultés au mot «vérifier».

J'aimerais apprendre du ministère ou du Dr Heads, ma préoccupation, lorsque je l'ai expliquée, était que si vous attendez trop longtemps pour analyser les plans généraux d'investissement, il devient discutable de faire ou non cette analyse, parce que les plans d'investissement sont peut-être déjà actualisés.

Je ne sais pas quel délai serait convenable, mais ce doit certainement en être un qui permette de donner un sens à cette disposition. Pourrais-je obtenir des commentaires des représentants sur ce que serait une période de temps convenable, monsieur le président?

Le président: Dr Heads ou M. Kroeger.

M. Heads: Monsieur le président, je ne crois pas qu'il y ait de difficultés quant à l'orientation générale de M. Mayer. Toutefois, j'étais un peu préoccupé de l'usage du mot «écarts»,

[Text]

word "discrepancies", which seemed to me to imply some form of dishonesty or something on that line.

Mr. Mayer: What is a better word? Differences? There is no connotation with that, other than just an arithmetic one, I would think. There is no motive, or impugning any . . . I do not see anything wrong with "discrepancies" either. Could we have the legal counsel's opinion on it?

Mr. Heads: Mr. Chairman, I think perhaps one could get around this by simply having "annually verify the investments referred to in subparagraph 29.(1)(a) and report to the Minister thereon."

Mr. Mayer: Except, Mr. Chairman, we are trying to make this an ongoing thing, where you compare it on an annual basis with what has been said in the previous year with what in fact has been carried out in the subsequent year. On that basis, I think that . . .

Mr. Heads: Mr. Chairman, I have not suggested removing the word "annually".

Mr. Kroeger: I think if you say "verify", it implies that if the two do not tally that would automatically figure in the CTC's report to the minister.

Mr. Mayer: Could we have a suggestion from legal counsel as to what kind of wording would accommodate Mr. Kroeger's suggestion?

The Chairman: Dr. Heads, what was your suggestion? Would you repeat it please?

Mr. Heads: Yes, Mr. Chairman: "annually verify the investments referred to in subparagraph 29.(1)(a) and report to the Minister thereon."

The Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Surely, Dr. Heads, if there were any variance between the investments referred to in Clause 29.(1)(a) in the report it would be incumbent upon the commission to make comment on it.

Mr. Heads: Absolutely.

Mr. Mazankowski: Yes, but that is not necessarily implied if you remove a word such as "discrepancy" or "variation" or whatever.

An hon. Member: Or differences.

Mr. Mazankowski: Or differences. I think that is the point we are trying to make.

Mr. Kroeger: It is not a major point, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, in order to be of assistance to my favourite chairman, obviously this again is one of those clauses that has opened up many cans of worms—especially some remarks Mr. Heads has just made, some of which I agree with.

I think, in light of the rumours that are running rife all over the second floor of this building that the House is anxiously waiting to hear from Mr. Mazankowski and myself on this

[Translation]

qui me semble impliquer une certaine forme de malhonnêteté ou de quelque chose de ce genre.

M. Mayer: Quel serait le meilleur mot? Différences? Je crois qu'il n'a pas de connotation semblable sinon arithmétique. Il n'y a pas de motif ou d'implication . . . Je ne vois rien de mal aux «écarts» non plus. Pourrions-nous obtenir l'avis de l'avocat-conseil là-dessus?

M. Heads: Monsieur le président, je crois que l'on pourrait contourner cela en disant «vérifier annuellement les investissements mentionnés au paragraphe 29.(1)a) et en faire rapport au ministre».

M. Mayer: Sauf, monsieur le président, que nous essayons d'en faire un élément continu, par lequel vous le comparez annuellement à ce qui a été dit l'année précédente et avec ce qui a été effectué en fait l'année suivante. De cette façon, je crois que . . .

M. Heads: Monsieur le président, je n'ai pas suggéré le retrait du mot «annuellement».

M. Kroeger: Je crois que si vous dites «vérifier», cela implique que si les deux ne correspondent pas, cela devrait automatiquement figurer au rapport de la CCT au ministre.

M. Mayer: Pourrions-nous avoir une suggestion de l'avocat-conseil quant au genre de libellé qui satisferait la suggestion de M. Kroeger?

Le président: Dr. Heads, quelle était votre suggestion? Pourriez-vous s'il vous plaît la répéter?

M. Heads: Oui, monsieur le président: «vérifier annuellement les investissements mentionnés au paragraphe 29.(1)a) et en faire rapport au ministre».

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Il est certain, Dr. Heads, que s'il y avait le moindre écart entre les investissements mentionnés à l'alinéa 29.(1)a) du rapport, il incomberait à la commission de le commenter.

M. Heads: Absolument.

M. Mazankowski: Oui, mais ce n'est pas nécessairement sous-entendu si vous enlevez un mot comme «écart» ou «variation» ou n'importe.

Une voix: Ou différences.

M. Mazankowski: Ou différences. Je crois que c'est ce que nous essayons de dire.

M. Kroeger: Ce n'est pas un point primordial, monsieur le président.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, afin de venir en aide à mon président favori, il s'agit encore d'une de ces dispositions qui a fait couler beaucoup d'encre—surtout certaines remarques de M. Heads et je suis d'accord avec certaines d'entre elles.

Je crois que, selon les rumeurs qui circulent sur tout le deuxième plancher de cet édifice, que la Chambre attend nerveusement les déclarations de M. Mazankowski et les

[*Texte*]

emergency debate tonight, maybe we should now adjourn this meeting and proceed again tomorrow morning.

The Chairman: I have not heard the rumour, but I take your word for it.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, there was a desire expressed to complete this clause presumably in a few minutes. Obviously it is not going to happen, so let us go home—no, let us go back to the House.

The Chairman: I was under the impression we were very close to coming to a decision on this amendment.

Mr. Benjamin: Oh; well, now, were you? We are now into the whole business of railway investments—past, present, and future—and you think you can . . . ?

The Chairman: No, not past.

Mr. Benjamin: All right, compared to past.

Mr. Flis: Mr. Chairman, Mr. Lefebvre wanted to make a contribution here.

The Chairman: Mr. Lefebvre.

• 2215

Mr. D. Lefebvre: It is not a question of choosing between “discrepancy”, or “difference”, or “variance”. In (c) we use the word difference, it could be discrepancy. I think there, if there are differences between expenditures and the audit, it is something that has a bad connotation and you could use either discrepancy or difference. As for (a), it is not whether the investment has been made but whether the investment has to be called an investment for the movement of grain. So a railway may think there is a bit more to be used for the movement of grain, while the commission may think it is a bit less, so there should not be the bad connotation of saying that they falsely reported it. It is a matter of judgment and analysis, I suppose.

Mr. Mayer: Could we have opinion of the committee’s counsel on this, Mr. Chairman?

The Chairman: Mr. Thompson.

Mr. Thompson: I do not share the concern about the word “discrepancy”. At the Canadian Transport Commission, for 16 years the commission has been discovering massive discrepancies between what the railways claim they have lost and what they have allowed. There is a procedure at the commission, which Dr. Heads follows every day, it is called determining an actual loss. An actual loss is what you get when you disallow certain things from what the railways claim. So I do not think discrepancies are anything new for Dr. Heads or for me. But if that particular word is found to be unsuitable, some other word like “difference” or “variation” could be used. I think the purpose of monitoring is to find out if the railways have done what they said they did. If they did what they said they did, that is fine; if they did not, then somebody should tell the minister.

The Chairman: There is not any doubt about that answer.

[*Traduction*]

miennes sur ce débat d’urgence de ce soir, et peut-être devrions-nous ajourner cette session pour la reprendre demain matin.

Le président: Je n’ai pas entendu la rumeur, mais je vous crois.

M. Benjamin: Monsieur le président, on a exprimé le désir d’achever cette disposition sans doute dans quelques minutes. Ça ne se passera évidemment pas comme ça, rentrons donc chez nous—ou retournons à la Chambre.

Le président: J’avais l’impression que nous étions très près d’une décision sur cet amendement.

M. Benjamin: Eh bien, vraiment? Nous en étions aux investissements des compagnies de chemin de fer, passés, présents et futurs, et vous croyez pouvoir . . . ?

Le président: Non, pas passés.

M. Benjamin: D’accord, comparés au passé.

M. Flis: Monsieur le président, monsieur Lefebvre veut intervenir ici.

Le président: Monsieur Lefebvre.

M. D. Lefebvre: Il ne s’agit pas de choisir entre «écart», «différence» ou «variation». En (c), nous utilisons le mot différence, mais ce pourrait être écart. Je crois que s’il y a des différences entre les dépenses et la vérification, c’est une chose qui a une nuance négative et il est indifférent d’utiliser écart ou différence. Quant à (a), il ne s’agit pas de savoir si l’investissement a été fait, mais s’il s’agit d’un investissement pour le grain. Une compagnie de chemin de fer peut donc penser qu’elle utilise un peu plus pour le mouvement du grain alors que la commission pensera que c’est un peu moins, il n’y aura donc pas de connotation négative en disant qu’ils ont fait un faux rapport. C’est une question de jugement et d’analyse, j’imagine.

M. Mayer: Pourrions-nous obtenir l’avis de l’avocat-conseil là-dessus, monsieur le président?

Le président: Monsieur Thompson.

M. Thompson: Je ne partage pas cette inquiétude sur le mot «écart». A la Commission canadienne des transports, la commission pendant 16 ans a découvert des écarts considérables entre les pertes que déclarent les compagnies de chemin de fer et les profits qu’elles ont déclarés. Il y a une procédure à la commission, que le Dr Heads effectue tous les jours, et qui s’appelle déterminer une perte réelle. Une perte réelle est ce que vous obtenez lorsque vous refusez certaines choses que réclament les compagnies de chemin de fer. Je ne crois donc pas que les écarts soient nouveaux pour le Dr Heads ou pour moi-même. Mais si on trouve ce mot particulier inopportun, on peut utiliser un autre mot comme «différence» ou «variation». Je crois que les but de la vérification est de voir si les compagnies de chemin de fer ont fait ce qu’elles ont dit qu’elles feraient. Si elles ont fait ce qu’elles ont dit qu’elles feraient, c’est bien; sinon, quelqu’un doit avertir le ministre.

Le président: Il n’y a aucun doute sur cette réponse.

[Text]

Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, now that we are into this matter of railway investments—I think this should be good for a couple of hours—is it not correct, Mr. Heads or Mr. Kroeger or anybody else, that the level of investment for the movement of grain, or the level of investment for the movement of everything by the railroads west of Thunder Bay, is lower this year and under the provisions of this legislation than what the railroads made themselves with the Crow rate regime in 1980-1981 and 1981-1982?

Mr. Kroeger: The answer to that I think is yes, because of the relationship between how much money a company has and how much it invests. My recollection is that in the previous year to which Mr. Benjamin refers CN made a profit of approximately \$200 million and in the more recent year to which he also refers they lost about \$120 million and that had some impact on their investments.

Mr. Benjamin: Exactly, which proves the point that we have been making with our alternative proposal: require the railroads to maintain their present investment, the investment they had, and with the same government expenditures you can get a hell of a lot more work done and more jobs created than you can under this bill.

In the case of this investment for the movement of grain, and let us say it goes into the CPR main line Calgary to Vancouver, or into CN Edmonton to Vancouver, or CN Edmonton to Prince Rupert, can we take it from that that in this investment to fix up these tracks and rail lines—what is it called in the bill? the infrastructure?—the movers of other products are going to have to reimburse the government or the railroads or the grain producers for their usage of the investment for the movement of grain? Now remember, you have put in new ballasts and ties and rail anchors and rails and signal systems to move an investment for the movement of grain. And when these other commodities move, can the grain producers, or the railroads, or the government say to these movers of other commodities: You cannot ship that over that track, because we fixed that up to move grain, unless you are prepared to reimburse the government or the grain producers for the use of this new investment to move grain. Why do you just pick out grain when every other commodity is going to move on it, including people if we have any passenger trains left?

• 2220

Mr. Kroeger: One of the decisions the CTC will have to make will be about the classification of various kinds of investment. I would have thought that investments in a main line which expedited the movement of trains carrying grain, in some sense or other, was a contribution to the efficiency of the grain transportation system and to a reduction in its costs.

[Translation]

Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, maintenant que nous en sommes aux investissements des compagnies de chemin de fer... je crois que cela durera quelques heures... n'est-il pas exact, M. Heads, M. Kroeger ou n'importe qui, que le niveau d'investissement pour le mouvement du grain, ou le niveau d'investissement pour le mouvement de tout par les compagnies de chemin de fer à l'ouest de Thunder Bay, est inférieur cette année en vertu des dispositions de cette loi que ce que les compagnies de chemin ont gagné avec le régime du tarif du Nid-de-Corbeau en 1980-1981 et 1981-1982?

M. Kroeger: Je crois que la réponse à cela est oui, à cause de la relation entre combien d'argent une compagnie possède et combien d'argent elle investit. Je me souviens que dans l'année précédente à laquelle M. Benjamin se réfère, le CN a réalisé un profit d'environ 200 millions de dollars et dans la dernière année à laquelle il se réfère aussi, ils ont perdu environ 120 millions de dollars et cela a influencé leurs investissements.

M. Benjamin: Exactement, ce qui prouve ce que nous disions par notre proposition de rechange: obliger les compagnies de chemin de fer à maintenir leur investissement actuel, l'investissement qu'elles avaient, et avec les mêmes dépenses du gouvernement vous pouvez obtenir que beaucoup plus de travail soit fait et que beaucoup plus d'emplois soient créés que vous ne le pouvez en vertu de ce projet de loi.

Dans le cas de cet investissement pour le mouvement du grain, et disons qu'il est fait dans l'embranchement principal du CPR de Calgary à Vancouver, ou du CN de Edmonton à Prince Rupert, peut-on dire que dans cet investissement pour réparer les voies... comment dit-on dans le projet de loi? infrastructure?... les transporteurs des autres produits devront rembourser le gouvernement ou les compagnies de chemin de fer ou les producteurs de grain pour l'usage qu'ils feront de cet investissement pour le mouvement du grain? Rappelez-vous maintenant que vous avez installé des nouveaux remblais, des traverses, des fixations et des systèmes de signalisation pour transporter un investissement sur le mouvement du grain. Et lorsque ces autres denrées circulent, est-ce que les producteurs de grains, ou les chemins de fer, ou le gouvernement peuvent dire aux transporteurs de ces autres denrées: Vous ne pouvez pas emprunter cette voie de chemin de fer, parce que nous l'avons arrangée pour le transport du grain, à moins que vous ne soyez disposés à rembourser au gouvernement et aux producteurs de grains l'usage de ce nouvel investissement destiné au transport du grain. Pourquoi avez-vous choisi le grain, alors que toutes les autres denrées vont circuler dessus, et également des gens s'il y a des trains de voyageurs?

M. Kroeger: L'une des décisions que la CCT devra faire sera relative au classement des diverses sortes d'investissement. J'aurais tendance à penser que des investissements sur une ligne principale qui facilite le mouvement de trains transportant du grain, d'une manière ou d'une autre, contribuent à augmenter l'efficacité du système de transport du grain et à réduire ses coûts.

[Texte]

As for the apportionment of the costs of those investments, the underlying concept of this bill is simply to compensate railways for their ascertained losses from the movement of grain. This is not in some sense a flow-through of government money to the railways so that it will invest it in this capital project or that capital project. The decisions on investments are left to the normal managerial judgment of the two railways. So the kind of reclaiming of funds, to which Mr. Benjamin refers, I think would not arise.

Mr. Benjamin: Well then, Mr. Chairman, in that event, if that does not arise, why will you not consider . . . ? Well, a legal firm from downtown Toronto, which you can hardly call your average type wheat grower, said that if the company is allowed to hive off the benefits, that means the Canadian Pacific Railway Company. The benefits for the building and maintaining and investing in a railway line in perpetuity, or whatever in hell the CPR Act said in 1881, did you, or the Gilson process, or anybody else consider that properties, mineral rights, timber rights, rentals, receipts from the gifts of Canada and some provinces to Canadian Pacific Railway were part and parcel of the return for them to build, maintain, operate, and invest in? Why could not \$20 million out of \$400 million from Pan Canadian Oil and Gas, or \$5 million out of Fording Coal Company go towards investment in the movement of all commodities, not just grain?

Why do you blindly refuse to ignore an essential element of the history of western Canada in railway construction and how those railways were able to be constructed? Why do you insist on avoiding that? Why do you blindly accept railway accounting and hiving off their companies and splitting them up into 20, 50 or 100 entities? Why does the government and why do the officials accept this? And they can take those same revenues that used to go into the railway company and go off and do something else with them. Did you not consider that?

Mr. Kroeger: Mr. Chairman, I was trying to think whether, in view of your recent birthday, you or the kind of debate that Mr. Benjamin refers to were the more venerable. The kinds of arguments that Mr. Benjamin refers to of course go back rather a long time.

Mr. Benjamin: Right up to 1967-1968 . . .

Mr. Kroeger: Or perhaps further than that.

Mr. Benjamin: —when they formed Canadian Pacific Limited.

The Chairman: Order, please. Let the witness answer, please, Mr. Benjamin.

• 2225

Mr. Kroeger: I think the government, in arriving at its policy decisions, generally accepted the conclusions of the McPherson royal commission expressed in 1961, which Mr.

[Traduction]

Quant à la ventilation des coûts de ces investissements, la notion fondamentale de ce projet de loi est simplement de compenser les chemins de fer pour leurs pertes que l'on estime résulter du mouvement du grain. Ce n'est pas dans ce sens un flux d'argent du gouvernement aux chemins de fer, destiné à leur permettre d'investir d'une manière ou d'une autre. Les décisions d'investir sont laissées au jugement normal de la direction des deux chemins de fer. Aussi la sorte de réclamation de fonds, dont parle M. Benjamin, ne devrait à mon avis pas se produire.

M. Benjamin: Et bien alors, monsieur le président, dans ce cas, si cela ne se produit pas, pourquoi ne voulez-vous pas considérer . . . ? Et bien, une firme juridique du centre de Toronto, que l'on peut difficilement qualifier de producteur de blé moyen, a dit que si la compagnie a le droit d'essaimer les bénéfices, cela veut dire la compagnie de chemin de fer Canadien Pacifique. Les bénéfices de construire et d'entretenir et d'investir dans une ligne de chemin de fer à perpétuité, ou ce que diable la Loi sur le CPR a dit en 1881, est-ce que vous, ou le processus Gilson, ou quelqu'un d'autre a considéré que les propriétés, les droits minéraux, les droits de coupe du bois, les loyers, les présents du Canada et de certaines provinces au chemin de fer Canadien Pacifique faisaient partie et constituaient pour cette compagnie un profit pour construire, entretenir, opérer et investir? Pourquoi 20 millions de dollars des 400 millions de dollars de la *Pan Canadian Oil and Gas*, ou 5 millions de dollars de la *Fording Coal Company* ne vont pas s'investir dans le transport de toutes les denrées, et pas simplement du grain?

Pourquoi refusez-vous aveuglément d'ignorer un élément essentiel de l'histoire de l'Ouest du Canada, en matière de construction des chemins de fer, et comment ces chemins de fer ont-ils pu être construits? Pourquoi insistez-vous pour éviter cela? Pourquoi acceptez-vous aveuglément les comptes des chemins de fer, et l'essaimage de leurs compagnies, et leur division en 20, 50 ou 100 entités? Pourquoi le gouvernement et pourquoi les fonctionnaires acceptent-ils cela? Et ils peuvent prendre ces mêmes recettes qui allaient à la compagnie de chemin de fer, et les utiliser à quelque chose d'autre. Est-ce que vous n'avez pas pensé à cela?

M. Kroeger: Monsieur le président, j'ai essayé de déterminer, compte tenu de votre récent anniversaire, de vous ou du débat évoqué par M. Benjamin, lequel est le plus vulnérable. Le genre d'arguments utilisés par M. Benjamin datent plutôt.

M. Benjamin: Ils datent de 1967-1968 . . .

M. Kroeger: Ou peut-être d'avant.

M. Benjamin: De l'époque où l'on a créé le Canadien Pacifique Limitée.

Le président: De l'ordre, s'il vous plaît. Laissez le témoin répondre, s'il vous plaît, monsieur Benjamin.

M. Kroeger: Je pense que le gouvernement, en prenant ses décisions de politique, a généralement accepté les conclusions exprimées en 1961 par la Commission royale McPherson, que

[Text]

Burbidge read into the record of this committee, which really said that grants were made to get the railway built, and the railway was built, and that there was no evidence of an intention on anyone's part at the time that the railway should permanently incur a loss or should somehow cross-subsidize from other enterprises. It is an argument that can go on for a very long time.

Mr. Benjamin: Be careful about quoting McPherson.

Mr. Kroeger: But I think the government accepted that general approach insofar as the Gilson process is concerned and the work done by officials and representatives of western organizations. We were all guided by the contents of the government's policy statements on this subject, which really did not provide scope for the kind of assessment Mr. Benjamin is referring to.

Mr. Benjamin: Why do you ignore Mr. Justice Hall, who was 12, 15 years after McPherson? He took that into account. Why do you choose to ignore Hall and take into account McPherson?

Mr. Kroeger: As I said, Mr. Chairman, those of us who worked on this took our guidance from the government's policy decisions.

The Chairman: I think it is time to read the clause now anyway. Mr. Lefebvre first.

Mr. D. Lefebvre: I had some suggestions to make as to the wording of the clause, Mr. Chairman.

The Chairman: Let me read what I have and see how they jibe.

The amendment will read as follows . . .

Mr. Benjamin: Do we have a motion to sit beyond 10.00 p.m.?

The Chairman: We do not have one not to.

Mr. Benjamin: I move we adjourn, Mr. Chairman.

The Chairman: There is a motion to adjourn.

Mr. Benjamin: I would like a recorded vote, Mr. Chairman.

Motion negated: yeas, 1; nays, 5.

The Chairman: Now I will put the motion that we have before us. It reads as follows:

The Commission shall monitor the programs of the railway companies for the maintenance of the grain dependent branch lines and the investments of the railway companies in railway equipment and plant for the movement of grain and for the purposes of subsection 55(2) the Commission shall (a) annually verify the investments referred to in subparagraph 29(1)(a) and report to the Minister any differences between the statement of investments referred to in subparagraph 29(1)(a) and the investments actually made; (b) analyse the general investment plans referred to in subparagraph 29(1)(b) and not later than 90 days following submission of the statement referred to in subsection 29(1) submit a report to the Minister on the appropriateness of

[Translation]

M. Murbidge a lues pour le compte rendu de ce Comité, et qui disent en fait qu'on a donné des subventions pour permettre la construction du chemin de fer, et qu'on a construit le chemin de fer, et qu'il n'existe pas de preuve que qui que ce soit ait voulu à l'époque que le chemin de fer subisse des pertes ou subventions d'une manière quelconque d'autres entreprises. C'est un argument qu'on peut poursuivre longtemps.

M. Benjamin: Faites attention en citant McPherson.

M. Kroeger: Mais je pense que le gouvernement a accepté cette notion générale, dans la mesure où il s'agit du processus Gilson et où le travail est effectué par des employés et des représentants d'organismes de l'Ouest. Nous sommes tous guidés par le sens des déclarations de politique gouvernementale à ce sujet, qui en vérité ne permettent pas le genre d'évaluations auxquelles M. Benjamin fait allusion.

M. Benjamin: Pourquoi ignorez-vous le juge Hall, qui est arrivé 12, 15 ans après McPherson? Il a tenu compte de cela. Pourquoi avez-vous décidé d'ignorer Hall et de tenir compte de McPherson?

M. Kroeger: Comme je l'ai dit, monsieur le président, ceux d'entre nous qui ont travaillé dans ce domaine se sont basés sur les décisions de politique du gouvernement.

Le président: De toute façon, je pense qu'il est temps, maintenant, de lire la disposition. M. Lefebvre d'abord.

M. D. Lefebvre: J'ai quelques suggestions sur le libellé de cette disposition, monsieur le président.

Le président: Laissez-moi lire ce que j'ai et voir comment ça sonne.

La disposition se lit comme suit . . .

M. Benjamin: Avons-nous une motion pour siéger après 22 heures?

Le président: Nous n'en avons pas une pour ne pas siéger.

M. Benjamin: Je propose qu'on ajourne, monsieur le président.

Le président: Il y a une motion d'ajournement.

M. Benjamin: J'aimerais un vote nominatif, monsieur le président.

Motion rejetée: en faveur, 1; contre, 5.

Le président: Maintenant je vais présenter la motion que nous avons devant nous. Elle se lit comme suit:

La Commission surveillera les programmes des compagnies de chemin de fer, d'entretien des lignes d'intérêt local qui dépendent du grain et les investissements des compagnies de chemin de fer en matériel de chemin de fer et en installations pour le mouvement des grains et, pour se conformer au paragraphe 55(2) la Commission doit a) vérifier annuellement les investissements mentionnés dans l'alinéa 29(1) a) et signaler annuellement au ministre toute différence entre l'état des investissements mentionné dans l'alinéa 29(1) a), et les investissements effectivement effectués; b) analyser les plans généraux d'investissement mentionnés dans l'alinéa 29(a)b), et au plus tard 90 jours après soumission de l'état mentionné dans le paragraphe 29(1) soumettre un rapport

[Texte]

these general investment plans and proposed investments in ensuring an adequate, reliable and efficient railway transportation system that will meet future requirements for the movement of grain; and (c) audit the expenditures referred to in subparagraph 29(1)(c) and at the earliest opportunity and in any event not later than 120 days report to the Minister any differences between the audit and the expenditures claimed to have been made by the railway company.

Does that jibe fairly closely with yours, Mr. Lefebvre?

Mr. D. Lefebvre: Yes, Mr. Chairman. Again very small points. In the third line we should delete the hyphen between "grain" and "dependent".

The Chairman: Delete the hyphen in the third line.

• 2230

Mr. D. Lefebvre: In the fifth line, I understand you have changed it by deleting "in the furtherance of this objective".

The Chairman: Right, and moving "the Commission shall" to the end of the line.

Mr. D. Lefebvre: Yes, okay. In paragraph (a), second line, it is not "subparagraph"; it is "paragraph".

The Chairman: Paragraph, all right.

Mr. D. Lefebvre: And "report to the Minister any difference"—I think it should be singular.

The Chairman: "Any difference", yes.

Mr. D. Lefebvre: What did you say—"found by it"? Is it still there?

An hon. Member: No.

The Chairman: It is "between the statement of investments referred to in paragraph 29.(1)(a) and the investments actually made". It is just tightening up the language.

Mr. D. Lefebvre: Okay.

The Chairman: Okay?

Mr. D. Lefebvre: Yes. In paragraph (b), second line, it is "paragraph" rather than "subparagraph". On the third line, add "the" at the end.

The Chairman: Yes, "following the submission". Yes, that is a typographical error.

Mr. D. Lefebvre: In paragraph (c), it is "paragraph" in the second line as opposed to "subparagraph".

The Chairman: All right.

Mr. D. Lefebvre: In the fourth line, after "not later than 120 days"—I understand it to mean not later than 120 days—add "following the submission of the statement referred to in subsection 29(1)".

Mr. Bockstael: It is the same way as above.

The Chairman: Is that all, Mr. Lefebvre?

[Traduction]

au ministre, sur l'à-propos de ces plans généraux d'investissements et des propositions d'investissements, pour assurer un système de transport par chemin de fer adéquat, fiable et efficient, qui satisfera les besoins futurs de mouvements de grain; et c) vérifier les dépenses mentionnées dans l'alinéa 29(1)c) et aussi tôt que possible et de toutes manières au plus tard dans les 120 jours, signaler au ministre toute différence entre la vérification et les dépenses que la compagnie de chemin de fer prétend avoir faites.

Est-ce que cela sonne comme votre version, monsieur Lefebvre?

M. D. Lefebvre: Oui, monsieur le président. Encore quelques petits détails. Dans la troisième ligne il faudrait enlever le trait d'union entre «dépendent» et «du grain».

Le président: Enlevez le trait d'union à la troisième ligne.

M. D. Lefebvre: À la cinquième ligne, vous avez, je pense, changé cela en enlevant «pour la réalisation de cet objectif».

Le président: C'est vrai et en déplaçant «la Commission» vers la fin de la ligne.

M. D. Lefebvre: Bon, d'accord. À l'alinéa a), deuxième ligne, ce n'est pas «sous-alinéa» c'est «alinéa».

Le président: Alinéa, d'accord.

M. D. Lefebvre: Et «faire rapport au ministre de toute différence»—je crois que cela devrait être au singulier.

Le président: «Toute différence», oui.

M. D. Lefebvre: Qu'avez-vous dit—«qu'elle découvrira»? Est-ce toujours là?

Une voix: Non.

Le président: C'est «entre l'énoncé des investissements mentionné à l'alinéa 29. (1)9a) et les investissements effectivement réalisés» Il s'agit tout simplement de rendre la formulation plus correcte.

M. D. Lefebvre: D'accord.

Le président: D'accord.

M. D. Lefebvre: Oui. À l'alinéa b), deuxième ligne, c'est «alinéa» au lieu de «sous-alinéa». A la troisième ligne, ajouter l'article défini à la fin.

Le président: Oui, «après la présentation». Oui, c'est une erreur typographique.

M. D. Lefebvre: Au paragraphe c) c'est «alinéa» à la deuxième ligne, au lieu de «sous-alinéa».

Le président: D'accord.

M. D. Lefebvre: À la quatrième ligne, après «pas plus de 120 jours»—je crois comprendre qu'il s'agit d'un maximum de 120 jours—ajouter «après la présentation de la déclaration mentionnée au sous-article 29(1)».

M. Bockstael: Tout comme plus haut.

Le président: Est-ce tout, monsieur Lefebvre?

[Text]

Dr. Heads.

Mr. Heads: Mr. Chairman, in respect of paragraph (c), I wonder if that could just read "all of the expenditures referred to in paragraph 29.(1)(c) not later than 120 days" because I think we are going to have difficulty in meeting that requirement. The further suggestion before, that we should do it at the earliest opportunity and in any event not later . . . I think is putting too heavy a weight on us.

Mr. Mazankowski: Make it just not later than 120 days.

The Chairman: Take it out?

Mr. Mazankowski: No, you would just take out "and at the earliest opportunity, and in any event".

Mr. Heads: And "in any event".

Mr. D. Lefebvre: Leave the word "and" in.

The Chairman: One "and".

Mr. Mazankowski: "And not later than 120 days".

The Chairman: All right, will somebody move all those changes as a subamendment?

Mr. Mazankowski: I so move.

The Chairman: All right, just that one, that the words "at the earliest opportunity and in any event" be deleted.

Mr. Mazankowski moves it as a subamendment.

Subamendment agreed to.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I am posing some questions on a matter of procedure, on a matter of being in order. Again, as an innocent country boy, I am looking for advice from our experts.

This bill provides legal status for a grain transportation authority—namely, one person who will be an agency of the Crown—and provides the wherewithal for him to operate a grain transportation advisory committee, and it provides for amendments to the Crow's Nest Pass Act, the Railway Act, the Access to Information Act, and the Privacy Act.

Mr. Chairman, this clause refers to the commission, meaning the Canadian Transport Commission, whose basis in law is the Railway Act, the National Transportation Act and a few other miscellaneous pieces of legislation or laws of the land.

• 2235

I am wondering, Mr. Chairman, if you and your clerk, or the witnesses or our legal counsel, can say how we can legislate on duties of the Canadian Transport Commission without mentioning or amending the appropriate statutes under which the Canadian Transport Commission can operate—how we can do this in one place and cannot do it in another? If this

[Translation]

Docteur Heads.

M. Heads: Monsieur le président, au sujet de l'alinéa c), est-ce que cela ne pourrait pas se lire tout simplement comme ceci «toutes les dépenses mentionnées à l'alinéa 29.(1)c) pas plus de 120 jours» car je crois que nous aurons du mal à satisfaire à cette exigence. L'autre suggestion qui a été faite précédemment voulant que nous le fassions à la première occasion et, de toute manière pas plus tard . . . je pense que cela nous impose un fardeau trop lourd.

M. Mazankowski: Tenons-nous en à pas plus de 120 jours.

Le président: Enlever cela?

M. Mazankowski: Non, il suffit d'enlever «et à la première occasion et, de toute manière».

M. Heads: Et «de toute manière».

M. D. Lefebvre: On laisse là le mot «et».

Le président: Un «et».

M. Mazankowski: «Et pas plus tard que 120 jours».

Le président: D'accord. Quelqu'un va-t-il proposer tous ces changements sous la forme d'un sous-amendement?

M. Mazankowski: Je le propose.

Le président: D'accord, seulement celui-ci que les mots «à la première occasion et de toute manière» soient enlevés.

Monsieur Mazankowski le propose au titre d'un sous-amendement.

Le sous-amendement est accepté.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, je pose certaines questions pour respecter la procédure, pour être à l'ordre. Encore une fois, pauvre garçon innocent de la campagne, je recherche les conseils de nos experts.

Ce projet de loi fournit un statut juridique à une administration du transport du grain—c'est-à-dire une personne qui sera un organisme de la Couronne—et lui fournit les moyens de faire fonctionner un Comité consultatif sur le transport du grain. Il fournit aussi des amendements à la Loi sur le Pas du Nid-de-Corbeau, à la Loi sur les chemins de fer, à la Loi sur l'accès à l'information et à la Loi sur la protection de la vie privée.

Monsieur le président, cette disposition traite de la Commission, c'est-à-dire de la Commission canadienne des transports, dont le fondement juridique se trouve dans la Loi sur les chemins de fer, la Loi nationale sur les transports et quelques autres textes législatifs divers ou lois diverses du pays.

Je me demande, monsieur le président, si vous-même et votre greffier, ou encore les témoins ou notre conseiller juridique, pouvez me dire comment nous pouvons légiférer sur les fonctions de la Commission canadienne des transports sans mentionner ou modifier les lois pertinentes autorisant les activités de la Commission canadienne des transports, comment il se fait que nous pouvons le faire en un endroit et ne

[*Texte*]

was logical in Clause 29, then why do we worry about amending the Railway Act for some other clause?

In other words, Mr. Chairman, I do not think this whole damned thing about legislating for the Canadian Transport Commission is governed by at least three or four other pieces of legislation.

The Chairman: I can answer that question for you right now, Mr. Benjamin. There is a section in the National Transportation Act that says that the Canadian Transport Commission shall perform such other duties as may be assigned to it by any piece of legislation passed by Parliament.

Mr. Benjamin: All right; why is there no reference to that section in the bill or in the amendment thereto?

The Chairman: It is Section 5 of the National Transportation Act. There does not have to be reference to it; it is already there, and it is mandatory.

Mr. Benjamin: Is there any conflict in this bill on matters under the Railway Act that apply to the Canadian Transport Commission? You may have covered the ground on the National Transportation Act, but what about the Railway Act?

The Chairman: Mr. Lefebvre.

Mr. D. Lefebvre: Mr. Chairman, there are no other conflicts that we know of and that we have not taken care of in the clauses of Bill C-155 that deal with consequential amendments to the Railway Act.

Mr. Benjamin: Are there no consequential amendments required regarding Clause 29, or any other clause of this bill, under the Railway Act?

Mr. D. Lefebvre: Those that are needed are included in Bill C-155, Clause 34.

Mr. Benjamin: What bout Clause 63?

Mr. D. Lefebvre: Clause 63 of what statute?

Mr. Benjamin: Of this bill.

The Chairman: We are not on Clause 63, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: No; we are not on Clause 34 either, which we have been talking about.

The Chairman: No, we are not; therefore we should be sticking to Clause 29.

Mr. Benjamin: But whether or not this whole business is in order is what is at question. Mr. Lefebvre just mentioned Clause 34.

The Chairman: That was in reference to another question, if I am not mistaken.

[*Traduction*]

pouvons pas le faire en un autre? Si cela était logique à l'article 29, alors pourquoi nous inquiétons-nous tant de modifier la Loi sur les chemins de fer à l'occasion d'un autre article?

En d'autres termes, monsieur le président, je ne crois pas que toute cette satanée histoire de légiférer sur la Commission canadienne des transports soit régie par au moins trois ou quatre autres lois.

Le président: Je puis répondre à votre question sur-le-champ, monsieur Benjamin. Il existe un article de la Loi nationale sur les transports portant que la Commission canadienne des transports doit accomplir les autres fonctions qui peuvent lui être confiées par toute mesure législative adoptée par le Parlement.

M. Benjamin: Très bien; pourquoi n'est-il pas fait mention de cet article dans le projet de loi ou dans l'amendement qui lui est apporté?

Le président: Il s'agit de l'article 5 de la Loi nationale sur les transports. Il n'a pas besoin d'être mentionné; il est déjà là, et il est obligatoire.

M. Benjamin: Y a-t-il dans ce projet de loi quelque conflit à l'égard des questions relevant de la Loi sur les chemins de fer qui s'appliquent à la Commission canadienne des transports? Vous avez peut-être fait le nécessaire pour la Loi nationale sur les transports, mais qu'en est-il de la Loi sur les chemins de fer?

Le président: Monsieur Lefebvre.

M. D. Lefebvre: Monsieur le président, il n'y a, à notre connaissance, pas d'autres conflits que nous n'ayons pas réglé dans les articles du projet de loi C-155 portant sur des amendements corrélatifs apportés à la Loi sur les chemins de fer.

M. Benjamin: Des amendements corrélatifs ne sont-ils pas nécessaires à l'égard de l'article 29, ou de tout autre article du projet de loi, au titre de la Loi sur les chemins de fer?

M. D. Lefebvre: Ceux qui sont nécessaire se trouvent à l'article 34 du projet de loi C-155.

M. Benjamin: Et qu'en est-il de l'article 63?

M. D. Lefebvre: L'article 63 de quelle loi?

M. Benjamin: Du présent projet de loi.

Le président: Nous n'en sommes pas à l'article 63, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Non; nous n'en sommes pas à l'article 34 non plus, dont nous venons de parler.

Le président: Non, nous n'y sommes pas; nous devrions donc nous en tenir à l'article 29.

M. Benjamin: Mais ce dont il s'agit, c'est de savoir si toute cette affaire est régulière. M. Lefebvre vient tout juste de mentionner l'article 34.

Le président: C'était à l'égard d'une autre question, si je ne m'abuse.

[Text]

Mr. Benjamin: Yes, one that I asked about whether or not this whole fracas is legal, whether or not you can perform duties for the Canadian Transport Commission . . .

The Chairman: Order, Mr. Benjamin; I answered that question.

Mr. Benjamin: —under the National Transportation Act.

The Chairman: While it is a valiant fight you are putting up, it is out of order.

Mr. Benjamin: So is this whole bill.

The Chairman: Shall I put the question on Mr. Mayer's amendment?

Mr. Mazankowski: Let us have a polled vote on that, Mr. Chairman.

The Chairman: All right.

Amendment agreed to; yeas 8, nays 0.

Mr. Benjamin: That makes it even.

Mr. Bockstael: Between Clause 29.(2) and Clause 29.(3), Mr. Chairman, I have an amendment. I would like to add a new clause by adding immediately . . .

• 2240

The Chairman: You mean a subclause, I hope.

Mr. Bockstael: I mean adding a subclause, yes. I move that Bill C-155 be amended in Clause 29 by adding at the end of subclause (2) after line 28 on page 13 the following:

(3) A railway company shall use Canadian goods and services in carrying out investments in railway equipment and plant for the movement of grain and more particularly shall use goods and services from the region where the investment is being made to the full extent to which they are procurable, consistent with proper economy and the expeditious carrying out of the investment.

and (b) by renumbering the subsequent subclauses accordingly.

Do you have a copy?

The Chairman: Yes I do, thank you.

Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I think Mr. Bockstael has proposed a very good amendment here, and I think it carries with it the hope and the desire that Canadian goods and services will be carried out. It should go without saying that this will be done, but I think this will certainly make it imperative and we have no hesitation at all in supporting it.

The Chairman: Thank you.

Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I like this one too. I remind you, sir, that I also had an amendment immediately after line 28—but I will not make a big deal about that. I can accept

[Translation]

M. Benjamin: Oui, la question que j'ai posée de savoir si toute cette affaire est licite, de confier des fonctions à la Commission canadienne des transports . . .

Le président: À l'ordre, monsieur Benjamin; j'ai répondu à cette question.

M. Benjamin: . . . régie par la Loi nationale sur les transports.

Le président: Vous combattez vaillamment, mais c'est contraire au règlement.

M. Benjamin: Il en est de même de ce projet de loi en entier.

Le président: Dois-je mettre aux voix l'amendement de M. Mayer?

M. Mazankowski: Enregistrons les voix, monsieur le président.

Le président: Très bien.

L'amendement est adopté par 8 voix contre 0.

M. Benjamin: Nous sommes quittes.

M. Bockstael: Entre le paragraphe 29(2) et le paragraphe 29(3), monsieur le président, j'ai un amendement. J'aimerais insérer un nouveau paragraphe en ajoutant immédiatement . . .

Le président: J'espère que vous voulez dire un alinéa.

M. Bockstael: Oui, je veux dire un alinéa. Je propose que l'article 29 du Bill C-155 soit modifié par l'addition à la fin de l'alinéa (2), après la ligne 28 de la page 13, de ce qui suit:

(3) Les compagnies de chemins de fer doivent utiliser des biens et services canadiens dans leurs investissements dans le matériel et les installations ferroviaires destinées au mouvement du grain; elles doivent, plus particulièrement, utiliser les biens et services de la région où elles effectuent les investissements dans toute la mesure du possible, compte tenu de la saine gestion de celles-ci et de l'achèvement rapide des investissements.

et (b) par une nouvelle numérotation des articles subséquents.

Vous en avez un exemplaire?

Le président: Oui, merci.

Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, je crois que M. Bockstael vient de présenter un excellent amendement qui exprime l'espoir et le désir que les biens et services canadiens soient employés. Il va sans dire que cela se fera, mais je crois que ceci le souligne avec bonheur, et nous n'hésitons absolument pas à appuyer cet amendement.

Le président: Merci.

Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'aime aussi cette modification. J'aimerais aussi vous rappeler que je voulais présenter mon propre amendement après cette même ligne 28, mais je ne m'en formaliserai pas. Je puis accepter la modifica-

[Texte]

Mr. Bockstael's amendment, and then I will move mine and we will make it a subclause (4).

The Chairman: Okay. Very good.

Question?

Mr. Dion.

M. Dion: Monsieur le président, j'aurais une question à poser aux spécialistes qui sont ici.

Les quatre dernières lignes m'embêtent un peu, surtout celles ayant trait au plan d'investissement et de retombées économiques qu'on nous a soumis. On a dit qu'au Québec, il y aura tant de millions, en Ontario un certain nombre et au Manitoba également. Lorsque les compagnies de chemins de fer feront leurs investissements — et s'il s'agit de biens canadiens, ça va jusque-là ... mais lorsqu'il est question d'achèvement rapide des investissements, cela ne leur permettrait-il pas d'obtenir un quelconque échappatoire afin de ne pas faire de soumissions? Elles pourraient dire qu'au Manitoba, elles peuvent obtenir tous ces matériaux-là plus rapidement que dans une autre province!

Je voudrais que les experts répondent à ces questions. Pourquoi ne s'en tiendrait-on pas tout simplement au matériel canadien? Lorsqu'il est question de matériel canadien, ça va. Si on parle de «saine gestion» ça va encore, mais «l'achèvement rapide des investissements» cela me fait peur!

J'aimerais donc avoir vos commentaires à ce sujet.

The Chairman: Before you answer, Mr. Kroeger, could I add a supplementary to Mr. Dion's ...

Mr. Dubois: Yes, Mr. Dionne.

The Chairman: —so that you can answer both questions together? Would the concerns expressed by Mr. Dion not be largely mitigated by the fact that certain manufacturing and supplying of materials would be determined in large measure by the existing facilities which turn them out, for the foreseeable future at least?

Mr. Kroeger: I should think in a general way what you say, Mr. Chairman, is the case, particularly in view of the latter part of the amendment, which refers to proper economy and expeditious carrying out of the investment.

On the other hand, where one actually is talking about construction work your local contractor always has a very great advantage, because he has the equipment on the spot and he the local conditions; so the construction expenditures would ordinarily be heavily concentrated in whatever region a particular project was located in.

• 2245

En réponse à M. Dion, je lui dirais que c'est une expression d'intention très générale. Mais c'est également un signal aux chemins de fer, à long terme.

En ce qui concerne les investissements qui ont été décrits en février, les chemins de fer ont déjà jugé qu'il était économique

[Traduction]

tion proposée par M. Bockstael, je proposerai ensuite ma propre modification, qui deviendra l'alinéa 4.

Le président: Parfait. Très bien.

La mise aux voix?

Monsieur Dion.

Mr. Dion: Mr. Chairman, I would like to put a question to the experts here.

The last four lines concern me a bit especially where they refer to the investments and the economic trickle-down effect that was presented to us. We are told that in Quebec there will be so many millions, in Ontario so many millions and so many for Manitoba also. When the railroad companies invest the money ... And if these are Canadian goods, it is okay up to there ... But when you talk about expeditious carrying of the investment, would that not allow them to find a loophole and to get out of tendering for bids? They could say that they can get everything they need in Manitoba more quickly than in another province!

I would like the experts to answer those questions. Why should we not just mention Canadian material and leave it at that? When you talk about Canadian goods and services, okay. If you talk about "proper economy" it is still okay, but what scares me is the "expeditious carrying out of the investment"!

I would like to hear your comments on that.

Le président: Avant de répondre à cette question, monsieur Kroeger, pourrais-je poser une question qui fait suite à celle de M. Dion ...

M. Dubois: Oui, monsieur Dionne.

Le président: ... de façon que vous puissiez répondre aux deux questions à la fois? Les préoccupations exprimées par M. Dubois ne seraient-elles pas atténuées par le fait que la fabrication et l'approvisionnement de certains matériaux seraient décidés en grande mesure par les installations actuelles qui les fabriquent déjà, du moins pour l'avenir réalisable?

M. Kroeger: J'oserais croire, monsieur le président, que ce sera ainsi que vous le dites, surtout pour cette dernière partie de l'amendement où il est question de la saine gestion et de l'achèvement rapide des investissements.

D'autre part, lorsqu'il est question de travaux de construction, votre entrepreneur local jouit d'un très grand avantage, car il a déjà son matériel sur les lieux et il connaît les conditions locales; ce qui signifie que les investissements en matière de construction feraient surtout sentir leurs effets et leurs retombées dans la région précise où s'effectue la construction.

In answer to Mr. Dion, I would say that is the expression of a very broad intention. But it is also a long-term signal to the railway company.

As far as the investments which were described in February, the railroads have already judged that it was economic and

[Text]

et efficace de faire ces investissements concernant le plan qu'ils ont soumis au ministre des Transports. À long terme, il est très utile pour le Parlement de pouvoir donner un signal aux chemins de fer en ce qui concerne les achats au Canada, dans les régions où il y a des investissements.

Le président: Monsieur Lefebvre.

M. D. Lefebvre: Monsieur le président, l'utilisation du mot «rapide», dans la version française, donne raison, jusqu'à un certain point, à la question posée par M. Dion. Dans la version anglaise, les termes *expeditious carrying out of the investment* a plutôt le sens de *not unduly delay the investment*. Le choix du mot «rapide» n'est peut-être pas des plus heureux. Il aurait peut-être été préférable de dire «et de l'achèvement sans délais indus des investissements». On pourrait peut-être étudier cela, si cela peut vous aider.

M. Dion: Je me demande si vous avez bien compris ma question. Je vais vous citer un cas très précis.

Supposons qu'on soit dans l'Ouest, à un endroit donné, et que l'on ait un investissement à faire au sujet d'un plan de travail. On fait une soumission sur ce plan et, normalement, je ne sais pas s'il est obligatoire de demander des soumissions à travers le pays, mais on peut le faire. Si on souhaite avoir le meilleur prix, peut-être qu'on le fera. Toutefois, à cause de l'achèvement rapide, en tant qu'acheteur., et on peut prendre le C.N. à titre d'exemple, puisque c'est une société d'État., l'acheteur, donc, pourrait dire qu'il a décidé d'acheter dans la région même si c'était plus cher que dans l'Est ou au Nouveau-Brunswick, mais on a décidé d'acheter dans la région pour que l'achèvement soit plus rapide! À ce moment-là, cela peut débalancer les chiffres, pas nécessairement promis, mais les statistiques qui ont été soumises concernant l'ordre des investissements à travers le pays.

Tout le monde en Chambre, qu'il s'agisse de M. Pepin ou de M. Trudeau, tous disent que le pays tout entier bénéficiera de ces investissements-là; le Québec, l'Ontario et l'Ouest. En utilisant ces termes, on ouvre grande la porte pour se donner raison. Si, à un moment donné, on critique les investissements, on dira: Eh bien, nous n'avions pas le choix, il fallait le faire rapidement; et pour le faire rapidement, on a acheté ici! Je ne connais pas tout ce que cela comprendra, mais il y a les chemins de fer, les rails, etc.

Je me demande si cela n'ouvre pas la porte à un tel problème.

The Chairman: Mr. Kroeger.

M. Kroeger: Comme vous l'avez dit, monsieur le président, s'il y a des usines qui fabriquent par exemple des wagons trémies, on doit faire un choix, et on achètera nos wagons trémies de Thunder Bay ou de Trenton, Nouvelle-Écosse, où il existe déjà une usine. Par ailleurs, on peut aussi attendre qu'on érige une usine à Regina pour fabriquer les wagons trémies! Donc, quand on parle de l'achèvement dans des délais acceptables ou de l'achèvement rapide, je crois qu'on fera les achats là où la capacité de fabriquer ces choses existe déjà.

Le président: Merci, monsieur Dion.

[Translation]

efficient to go ahead on those investments concerning the plan they submitted to the Minister of Transport. In the long-term, it is quite useful for Parliament to be able to give a signal to the railroad companies concerning goods and services bought in Canada in those areas or regions where there is investment.

The Chairman: Mr. Lefebvre.

Mr. D. Lefebvre: Mr. Chairman, the use of the word "rapide" in the French text, up to a certain point, does sustain Mr. Dion's reasoning in his question. In the English text, the terms *expeditious carrying out of the investment* rather has the sense of *not unduly delay the investment*. The choice of the word "rapide" is perhaps not the best. Perhaps it would have been preferable to say *et de l'achèvement sans délais indus des investissements*. Perhaps we could examine that if it can help you.

Mr. Dion: I wonder if you understood my question. I will quote you a very specific case.

Say we are in the west, and that there is an investment to be made for a plan. Now a call for tenders is put out for that plan and normally . . . I do not know if you have to call for tenders across the country, but it can be done. If you want to get the best price, perhaps it will be done. Anyway, because of the *expeditious carrying out of the investment*, as a buyer . . . And you can use the CN as an example because it is a Crown corporation . . . The buyer, therefore, will be able to say that he decided to buy in the surrounding region, even if it was more expensive than it would have been in the east or in New Brunswick, but they decided to buy in that immediate area to *expeditiously carry out the investment*! At that point, it can unbalance the figures, not necessarily the promised ones, but those statistics that were submitted concerning of the investments across the country.

Everyone in the House, whether it is Mr. Pepin or Mr. Trudeau, everyone says that the whole country will benefit from those investments; Quebec, Ontario and the west. In using these terms, the door is wide open for the proof of the pudding. If, at some point, the investments are criticized, they will say: Well, we had no choice in the matter, we had to proceed *expeditiously*; and to proceed *expeditiously*, we bought here! I do not know what all that will cover, but there are railroads, the rails themselves . . .

I wonder if that does not open a door for that kind of problem.

Le président: Monsieur Kroeger.

Mr. Kroeger: As you said, Mr. Chairman, if there are plants manufacturing, for example, hopper cars, a choice must be made and the hopper cars will be bought in Thunder Bay or Trenton, Nova Scotia, where there is already a plant. On the other hand, we can also expect that a plant may be built in Regina to manufacture those hopper cars! So when we are talking about the *expeditious carrying out of the investment*, I think that the purchasing will be done in the areas where the capacity to manufacture those things already exists.

The Chairman: Thank you, Mr. Dion.

[Texte]

[Traduction]

• 2250

Mr. Bockstael: On a point on the French version, I am prepared to accept the translation put by Mr. Lefebvre that rather than "rapid" you say "without undue delay"—*en français "sans délai indu"*—without undue delay, rather than rapid.

The Chairman: All right.

Il est proposé que l'article 29 du projet de loi C-155 soit modifié par:

a) insertion, après la ligne 25, page 13, de ce qui suit:

(3) Les compagnies de chemins de fer doivent utiliser des biens et services canadiens dans leurs investissements dans le matériel et les installations ferroviaires destinés aux mouvements du grain; elles doivent, plus particulièrement utiliser les biens et services de la région où elles effectuent les investissements dans toute la mesure du possible, compte tenu de la saine gestion de celles-ci et de l'achèvement sans délai indu des investissements.

b) renumération des articles subséquents.

Now, if the translators got that, they are good.

Mr. Benjamin: Could I ask, Mr. Chairman, of the officials and the mover of the amendment, in carrying on investments in railway equipment and plant for the movement of grain, does that mean then that equipment or plant required for the movement of any other commodity could be bought anywhere in the world—the United States, Europe, even "them Russians"—the coal shippers, or the lumber, or the potash, or the sulphur, or the automobiles, or general commodities? The implication is that the investment for railway equipment only for the movement of grain will go to Canadians.

The Chairman: Mr. Bockstael, do you wish to answer that observation or question?

Mr. Bockstael: It hardly needs answering. It is obvious that this bill is for the improvement of the transportation of grain—the subsidies that the government is providing are for the transportation of grain, and it is an historical fact that the same rails, the same signalling system, move coal, move potash, move anything that goes on rail, lumber and whatever. We are splitting hairs when we go into . . .

Mr. Benjamin: No, you are splitting grain off from everything else. You are blaming it all on grain.

Mr. Bockstael: We are describing a subclause in a clause.

Amendment agreed to.

The Chairman: Now, Mr. Benjamin, your amendment.

Mr. Benjamin: It is 10.00 p.m.

M. Bockstael: À propos d'un point de la version française, je suis prêt à accepter la traduction donnée par M. Lefebvre qu'au lieu du mot «rapide», il faudrait plutôt lire «sans délai indu»; en français, sans délai indu plutôt que rapide.

Le président: Très bien.

That Section 29 of Bill C-155 be amended by:

a) adding after line 25 on page 13:

(3) The railway companies shall use Canadian products and services in carrying on investments in railway equipment and plant for the movement of grain; more particularly, use products and services from the region where they carry on those investments as much as possible, taking into account their good management and final realization of investments without undue delay.

(b) reassigning numbers of subsequent sections.

Si les traducteurs s'y retrouvent, chapeau!

M. Benjamin: Pourrais-je savoir, monsieur le président, de la part des représentants officiels et de celui qui a proposé l'amendement si les mots «dans leurs investissements dans le matériel et les installations ferroviaires destinés au mouvement du grain» veulent dire que le matériel ou les installations nécessaires pour les mouvements de tout autre type de produit pourraient être achetés n'importe où au monde, aux États-Unis, en Europe et même chez les Russes, l'équipement pour le charbon, le bois, la potasse, le sulfure, les automobiles ou les autres produits en général? Cela voudrait dire que seuls les investissements pour l'achat de matériel d'exploitation ferroviaire pour les mouvements du grain profiteraient aux Canadiens.

Le président: Monsieur Bockstael, voulez-vous répondre à cette observation ou à cette question?

M. Bockstael: Je ne sais pas si cela en vaut vraiment la peine. Il est évident que le présent projet de loi favorise l'amélioration du transport du grain et que les subventions que le gouvernement offre s'adressent au transport du grain, et il est historiquement reconnu que les mêmes voies ferrées et le même système de signalisation servent autant pour le transport du charbon que celui de la potasse, du bois et de tout le reste transporté par voie ferrée. Nous fendons les cheveux en quatre quand nous nous mettons . . .

M. Benjamin: Non, vous séparez le grain de tout le reste. Vous faites porter tout le problème sur le grain.

M. Bockstael: Nous sommes en train de décrire un sous-article faisant partie d'un article.

L'amendement est accepté.

Le président: Monsieur Benjamin, veuillez proposer votre amendement.

M. Benjamin: Il est 22 heures.

[Text]

The Chairman: Do you want to move your amendment? The committee is still in session.

Mr. Benjamin: Yes, but it is 10.00 p.m.

Mr. Chairman, I will use the same line numbers, because I have not counted them up as a result of Mr. Bockstael's amendment, but I will use the new paragraph number.

The Chairman: Right. That is fair enough.

Mr. Benjamin: I move that Bill C-155, an Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain acts in consequence thereof, be amended by adding the following subclause . . .

The Chairman: Why not say a new subclause (4)?

Mr. Benjamin: All right, what is the difference, following or new—be amended by adding after line 28 at page 13 a new subclause (4) and renumbering subsequent subclauses accordingly:

(4) A railway company shall, in a subsequent calendar year, invest in railway equipment and plant for the movement of grain an amount not less than the after tax cost of capital, after tax depreciation, and after tax constant cost portion of payments it received under section 55 for the preceding crop year.

Now, put that in your pipe and smoke it!

• 2255

The Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I would just like to ask Mr. Benjamin: Are we now to assume that the position of the New Democratic Party is that they are accepting the concept of contribution to constant cost as a legitimate item that goes towards the calculation of railway losses?

Mr. Benjamin: No, we are not, Mr. Chairman.

Mr. Mazankowski: Then take it out of your amendment. You cannot have it both ways.

Mr. Benjamin: I tried to take it out of previous amendments and I did not succeed.

Mr. Mazankowski: We did.

Mr. Benjamin: It is there and I cannot go back to that. So now I am going to say, "and after-tax constant cost portion of payments". We tried to take constant costs out. Where did we get on that?

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, we cannot support this amendment, because we do not believe in the concept of contribution to constant costs. Mr. Benjamin and the New Democratic Party do, obviously, because they have incorporated it into their amendment.

[Translation]

Le président: Voulez-vous proposer votre amendement? Le Comité siège toujours.

M. Benjamin: Oui, mais il est 22 heures.

Monsieur le président, je vais me servir des mêmes numéros de ligne parce que je ne les ai pas comptés suite à l'amendement de M. Bockstael, mais je vais utiliser le numéro du nouvel alinéa.

Le président: Bon, ça va.

M. Benjamin: Je propose que le projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence, soit modifié par l'addition du sous-alinéa suivant:

Le président: Pourquoi ne pas parler d'un nouveau sous-alinéa (4)?

M. Benjamin: Très bien, si cela peut vous faire plaisir, suivant ou nouveau soit amendé par l'adjonction après la ligne 28 de la page 13 d'un nouveau sous-alinéa (4) et par le renumérotage des dispositions subséquentes en conséquence:

(4) une compagnie de chemin de fer doit, au cours d'une année civile subséquente, investir en matériel et en installations ferroviaires pour les mouvements du grain, un montant au moins égal aux sommes qu'elle aura reçu en vertu de l'article 55 pour la campagne agricole précédente après déduction des frais d'investissement après impôt, de la dépréciation après impôt et de la partie résiduelle des frais fixes après impôt.

Voilà, mettez cela dans votre pipe et fumez.

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, j'aimerais seulement demander à M. Benjamin: devons-nous maintenant supposer que la position du Nouveau Parti Démocratique, c'est que ce parti accepte le concept de la contribution à un coût constant comme un article légitime servant au calcul des pertes des chemins de fer?

M. Benjamin: Non, nous ne le devons pas, monsieur le président.

M. Mazankowski: Alors, il faut retirer cela de votre amendement. Les deux choses ne peuvent exister à la fois.

M. Benjamin: J'ai essayé de le retirer de certains amendements antérieurs et je n'ai pas réussi.

M. Mazankowski: Nous l'avons fait.

M. Benjamin: C'est là et je suis incapable d'y revenir. Je vais donc dire maintenant, «et la partie des paiements constituée par le coût constant après impôt». Nous avons essayé de retirer les coûts constants. Qu'avons-nous obtenu à ce sujet?

M. Mazankowski: Monsieur le président, nous ne pouvons pas appuyer cet amendement, car nous ne croyons pas au concept de la contribution aux coûts constants. M. Benjamin et le Nouveau Parti Démocratique y croient manifestement puisqu'ils ont incorporé cela à leur amendement.

[*Texte*]

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I will have to check the record on how the Tories voted on my motions to remove constant costs.

Mr. Mazankowski: You just removed it here a few minutes ago.

The Chairman: Question.

Mr. Benjamin: It will be the minimum amount they invest.

Do you want to ask for a recorded vote, or should I?

Mr. Mazankowski: No. We do not support anything to do with contribution to constant cost, so we cannot support it.

Amendment negatived: yeas, 1; nays, 8.

The Chairman: We are now on . . .

An hon. Member: Renumbered subclause (4).

The Chairman: —subclause (3), which will become (4).

Clause 29.(3) agreed to.

The Chairman: We have a proposed amendment for Clause 29.(4). Do you have an amendment, Mr. Benjamin?

Mr. Benjamin: Yes, I gave it to you last Thursday.

The Chairman: All right. If you did, it must be here.

Mr. Benjamin: It is our number 27.

Mr. Bockstael: It removes confidentiality.

Mr. Mazankowski: We have an amendment too, but that is fine.

The Chairman: I realize that you have. Just a minute now, I want to see both of them, if I may, so that I can determine which one should come first. Mr. Benjamin's should come first.

Mr. Benjamin: I hope it will when it comes to voting too, Mr. Chairman.

I move that Bill C-155, an act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain acts in consequence thereof, be amended in Clause 29 by striking out lines 34 to 39 thereof.

It may be that there is another amendment that is similar or the same, Mr. Chairman. I move this in light of evidence presented to the committee by Mr. Justice Hall and some others, that the so-called claims of confidentiality for so-called competitive reasons are grossly exaggerated by the railway companies and have been for years. Quite often, by some kind of miracle, they are able to come up with exactly the same rate, even though they might be located hundreds of miles apart.

• 2300

The confidentiality requirements in this instance are exaggerated by the railroads, and have been for many, many

[*Traduction*]

M. Benjamin: Monsieur le président, il va me falloir vérifier comment les Conservateurs ont voté lors de mes propositions visant à retirer les coûts constants.

M. Mazankowski: Vous l'avez retiré ici il y a quelques minutes.

Le président: Passons au vote.

M. Benjamin: Ce sera le montant minimum qu'ils investissent.

Voulez-vous demander un vote inscrit, ou dois-je le faire?

M. Mazankowski: Non. Nous n'appuyons rien qui intéresse une contribution au coût constant, de sorte que nous ne pouvons pas l'appuyer.

L'amendement est rejeté par 8 voix contre 1.

Le président: Nous en sommes maintenant à . . .

Une voix: Au sous-alinéa renuméroté (4).

Le président: . . . au sous-alinéa (3), qui deviendra (4).

L'article 29.(3) est adopté.

Le président: Nous avons un amendement proposé à l'égard de l'article 29.(4). Avez-vous un amendement monsieur Benjamin?

M. Benjamin: Oui, je vous l'ai donné jeudi dernier.

Le président: D'accord. Si vous me l'avez donné, il doit être ici.

M. Benjamin: C'est notre numéro 27.

M. Bockstael: Cela retire le caractère confidentiel.

M. Mazankowski: Nous avons aussi un amendement, mais c'est très bien.

Le président: Je me rends compte que vous en avez un. Un instant s'il vous plaît, je veux les voix tous les deux, si vous me le permettez, pour déterminer lequel devrait être étudié le premier. Celui de M. Benjamin devrait passer en premier lieu.

M. Benjamin: J'espère que ce sera le cas aussi au moment du vote, monsieur le président.

Je propose que le projet de loi C-155, qui vise à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et à modifier en conséquence certaines lois, soit modifié à l'Article 29 par le retrait des lignes 34 à 39 de cet article.

Peut-être y a-t-il un autre amendement semblable ou identique, monsieur le président. Je le propose à la lumière du témoignage présenté devant le comité par monsieur Le Juge Hall et par d'autres personnes, selon lesquelles la prétention au caractère confidentiel pour des raisons dites de concurrence est grandement exagérée par les compagnies ferroviaires et cela depuis plusieurs années. Bien souvent, par une espèce de miracle, celles-ci sont en mesure d'en arriver exactement au même tarif, bien qu'elles puissent se trouver à des centaines de milles les unes des autres.

La nécessité du caractère confidentiel dans ce cas est exagérée par les chemins de fer et elle l'est depuis de très

[Text]

years. Witnesses before this committee, and before other commissions, have complained about the confidentiality requirements of the railroads. In fact, one of the things that severely hindered and inhibited and prevented the Canadian Transport Commission and some royal commissions, plus those who wished to appear before them, from properly being able to present their case was because of the secrecy claimed by the railroads which they were allowed under the law.

We do not think that kind of confidentiality in the movement of grain is necessary whatsoever. The shippers are captive markets, and even if some significant portion were trucked, they would still have to end up by rail; and anything the truckers might be able to find out from the railway companies is not going to hurt the railway companies. So I think the confidentiality thing just needs to be removed.

The Chairman: Mr. Mazankowski, and then Mr. Dubois.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I would like to ask Mr. Kroeger about the practicality of enforcing confidentiality upon committee members. How do you do it? Do they have to swear to an oath of confidentiality, or an oath of secrecy? As a matter of interest, how do you ensure that the discussions . . . ? Having regard to the information referred to in this particular Clause 29, with respect to the annual statement of investment plans, how is it enforced?

The Chairman: You have a cheering section.

Mr. Kroeger.

Mr. Kroeger: I do not think the question of enforcement arises. This clause is included as a statement by Parliament of how members of the committee and others should conduct themselves, and one would expect them, then, to behave in that manner without prescribing sanctions against them.

Mr. Mazankowski: And what if we do not?

An hon. Member: Give them a licking.

Mr. Mazankowski: I think it is really impractical, unless you have some mechanism of insuring that it is carried out. I can only see an oath of confidentiality or an oath of secrecy.

Mr. Kroeger: I think the likely outlook is that if experience showed members of the Senior Grain Transportation Committee did not, in fact, keep confidences that were imparted to them, then the consequence would be that they would get the barest minimum of information. That, in turn, would impede the effective work of the committee and would make the discussions in the committee that much less useful.

Mr. Mazankowski: But, Mr. Chairman, we are talking here about some pretty bare information . . . —the investment in railway equipment that has taken place, the general investment plans of the company, and the expenditures by the

[Translation]

nombreuses années. Des témoins qui se sont présentés devant notre Comité et devant d'autres commissions se sont plaints des exigences des chemins de fer en matière de confidentialité. En réalité, une des choses qui ont sérieusement nui à la Commission canadienne des transports, à des commissions royales et aux personnes qui désiraient se présenter devant elles, qui les a paralysés et les a empêchés de bien présenter leur cause est constituée par le secret réclamé par les chemins de fer, secret qui leur est accordé en vertu de la loi.

Nous ne pensons pas que ce caractère confidentiel soit nécessaire de quelque façon en ce qui concerne le transport du grain. Les expéditeurs constituent des marchés captifs et, alors même qu'une partie importante serait transportée par camion, ils ne sauraient, en fin de compte, se passer des chemins de fer; et rien de ce que les entreprises de camionnage pourraient découvrir au sujet des compagnies de chemins de fer n'est susceptible de faire de tort à celles-ci. Je pense, par conséquent, qu'il faut enlever cette disposition sur le caractère confidentiel.

Le président: Monsieur Mazankowski, puis monsieur Dubois.

M. Mazankowski: Monsieur le président, j'aimerais demander à M. Kroeger s'il est pratique d'obliger les membres du Comité à respecter le caractère confidentiel. Comment s'y prend-on? Doivent-ils faire serment de respecter le caractère confidentiel, de garder le secret? Cela m'intéresse: comment fait-on pour que les débats . . . ? Au sujet des renseignements dont traite cet article 29 particulier, au sujet de l'état annuel des plans d'investissement, comment fait-on respecter cela?

Le président: Vous avez vos admirateurs.

Monsieur Kroeger.

M. Kroeger: Je ne crois pas que la question de l'exécution se présente. Cette disposition constitue une déclaration du Parlement quant à la manière dont les membres du Comité et les autres doivent se conduire et l'on suppose, par conséquent, qu'ils se conduiront de cette manière sans qu'il soit nécessaire de prescrire des sanctions contre eux.

M. Mazankowski: Et si nous ne le faisons pas?

Une voix: Il faut leur donner une râclée.

M. Mazankowski: Je crois que c'est vraiment peu pratique, à moins que l'on dispose d'un mécanisme qui en assure l'exécution. Tout ce que je puis imaginer, c'est le serment de respecter le caractère confidentiel, de ne pas dévoiler de secret.

M. Kroeger: Je crois que le résultat vraisemblable, c'est que si, à l'expérience, des membres du Comité supérieur du transport du grain divulguaient effectivement les confidences qui leur ont été faites, ils n'obtiendraient que le strict minimum de renseignements. Cela, en retour, nuirait à l'efficacité du comité, dont les débats deviendraient d'autant moins utiles.

M. Mazankowski: Mais, monsieur le président, nous parlons ici de renseignements assez simples—les investissements en équipement ferroviaire qui ont eu lieu, les plans généraux d'investissement de la société et les dépenses de la compagnie relatives à l'entretien des embranchements tributaires du

[*Texte*]

company related to the maintenance of grain-dependent lines. Why all the secrecy? Why all the confidentiality?

Mr. Kroeger: I think any commercial enterprise normally has some things it does not want in the public domain, and the commercial enterprise is in the best position to judge what could be harmful to its competitive position, what might cause it difficulties in one community or another. Businesses make these kinds of judgments all the time.

The intention here is to encourage the railways to be forthcoming and to take the committee into their confidence, to speak frankly, knowing that it will not be on the front page of the *Winnipeg Free Press* the next morning.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I only have one concluding comment. I think this whole exercise of confidentiality and corporate secrecy is over-played far too much. I would like to see the whole subclause defeated, and that is what we have in mind in our amendment. But we will certainly support Mr. Benjamin's attempt to incorporate something that we have in mind as well.

• 2305

The Chairman: All right, I now have Mr. Dubois.

Mr. Dubois: Mr. Kroeger, maybe it is not applicable, but what is going on with access of information?

An hon. Member: A very good point.

Mr. Kroeger: That act, Mr. Chairman, applies only to government information.

Mr. Dubois: Yes, I know.

Mr. Kroeger: We are referring here to information that is in the hands of two commercial entities.

Mr. Mazankowski: You have to go to the States to find out that information.

The Chairman: Mr. Lefebvre.

Mr. D. Lefebvre: I might add that the provisions in here, insofar as the information would be in the hands of the minister, are similar to what you have in the Access to Information Act, which protects commercial information that is kept confidential by those that supply it to the government.

The Chairman: Mr. Althouse.

Mr. Althouse: In light of what was said in answer to Mr. Mazankowski's question about confidentiality, where Mr. Kroeger replied that there was sort of a bond of understanding or something developed between the railroads and committee members . . . —or he saw such a thing happening, as long as that was respected, the railways would continue to be forthcoming and would provide more and more so-called confidential information, but if some members of the committee made that so-called confidential information public the information

[*Traduction*]

transport du grain. Pourquoi tout ce caractère secret? Pourquoi tout ce caractère confidentiel?

M. Kroeger: Je pense que toute entreprise commerciale possède normalement des renseignements qu'elle ne veut pas voir passer au domaine public et l'entreprise commerciale est celle qui est la mieux placée pour juger de ce qui pourrait nuire à sa position concurrentielle, à ce qui pourrait lui créer des ennuis dans une localité ou une autre. Les entreprises font constamment des jugements de ce genre.

Ce qu'on veut faire ici, c'est d'encourager les chemins de fer à la franchise et à faire des confidences au comité, à parler franchement, en sachant que cela ne fera pas la principale manchette du *Winnipeg Free Press* le lendemain matin.

M. Mazankowski: Monsieur le président, je n'ai qu'un seul commentaire à faire pour conclure. Je pense que toute cette histoire de caractère confidentiel et de secret des entreprises est grandement exagérée. J'aimerais voir disparaître tout ce sous-alinéa et c'est à quoi nous songeons dans notre amendement. Mais nous allons certes appuyer l'effort déployé par M. Benjamin pour incorporer quelque chose à quoi nous songeons également.

Le président: D'accord, j'ai maintenant M. Dubois.

M. Dubois: Monsieur Kroeger, peut-être cela ne s'applique-t-il pas, mais que se passe-t-il pour ce qui est de l'accès à l'information?

Une voix: Très bon point.

M. Kroeger: Cette loi, monsieur le président, s'applique uniquement aux renseignements gouvernementaux.

M. Dubois: Oui, je sais.

M. Kroeger: Ce dont nous parlons ici, c'est de renseignements qui se trouvent entre les mains de deux entités commerciales.

M. Mazankowski: Vous devez aller aux États-Unis pour trouver ce renseignement.

Le président: Monsieur Lefebvre.

M. D. Lefebvre: J'aimerais ajouter que les dispositions présentes, puisque les renseignements seraient entre les mains du ministre, sont analogues à celles de la Loi sur l'accès à l'information, qui protège des renseignements commerciaux gardés confidentiellement par ceux qui les fournissent au gouvernement.

Le président: Monsieur Althouse.

M. Althouse: À la lumière de ce qui a été dit en réponse à la question de M. Mazankowski au sujet du caractère confidentiel, M. Kroeger ayant répondu qu'il y avait une espèce d'entente ou quelque chose du genre entre les chemins de fer et les membres du Comité, ou encore il a prévu qu'une telle chose arriverait, du moment que cela serait respecté, les chemins de fer continueraient à faire preuve de franchise et fourniraient de plus en plus de renseignements dits confidentiels, mais si les membres du Comité diffusaient ces renseignements dits

[Text]

would therefore stop—how would that scenario differ, assuming that this particular clause did not exist anymore?

Really, does the clause have any effect one way or another? It does not, given your scenario, really encourage the provision of confidential information, since there are no penalties for anybody who misuses it. Really, what is the necessity of the clause? What good does it do? What function does it perform if we are really relying in the final analysis on a relationship between the committee members and the railways themselves, which this group here and law-makers have very little to do with?

The Chairman: Mr. Kroeger.

Mr. Kroeger: The import of Clause 29.(4) is only moral; there are no penalties provided.

Mr. D. Lefebvre: Before Mr. Kroeger goes too far, I should have made this statement a bit earlier. I think when you have a provision in the statute that makes a compulsory obligation, as is the case here, at least in theory . . . I do not know if in this case it would be used, but there is a clause in the Criminal Code that says that when you do not abide by a legal obligation prescribed by a statute, you can be fined on summary conviction.

The Chairman: I am getting to you eventually, Mr. Benjamin.

Mr. Kroeger: I take Mr. Lefebvre's point, that being accepted as a matter of practice. I do not think anybody in the legislative task force ever contemplated that that sort of sanction would be invoked.

I think the most significant thing about Clause 29.(4) is that in fact it encourages, or is intended to encourage, confidential and frank discussion on a basis that confidences will be kept as a way of enhancing the effectiveness of the Senior Grain Transportation Committee. I would agree with Mr. Althouse that in terms of real legislative bite, Clause 29.(4) is not of that much magnitude; but it is a signal to how the committee and the railways should conduct business together in trying to deal with the problems of grain transportation.

• 2310

The Chairman: Mr. Althouse.

Mr. Althouse: Mr. Kroeger, do you see the giving of an oath, or the taking of an oath, part of the regulatory process that will follow this bill for new members of the Senior Grain Transportation Committee?

Mr. Kroeger: No, Mr. Althouse.

Mr. Althouse: How then would the members be made aware of the kinds of prohibitions on releasing information that were mentioned by Mr. Lefebvre?

[Translation]

confidentiels, la communication des renseignements cesserait, par conséquent, comment le scénario serait-il différent si nous supposons que cette disposition particulière n'existe plus?

La disposition en question exerce-t-elle vraiment un effet quelconque? Selon votre scénario, elle n'encourage pas vraiment la communication de renseignements confidentiels puisqu'il n'y a aucune peine d'imposée à quiconque en abuse. Quelle est, en réalité, la nécessité de cette disposition? Quel en est l'avantage? Quelle est la fonction si nous comptons vraiment, en dernière analyse, sur une situation de relations entre les membres du Comité et les chemins de fer eux-mêmes, situation qui intéresse très peu notre groupe de législateurs?

Le président: Monsieur Kroeger.

M. Kroeger: La portée de la disposition 29.(4) est uniquement morale; aucune peine n'est prévue.

M. D. Lefebvre: Avant que M. Kroeger n'aille trop loin, j'aurais dû faire cette déclaration un peu plus tôt. Je pense que lorsque nous avons une disposition d'un statut qui impose une obligation, comme c'est le cas ici, du moins en théorie . . . Je ne sais pas, si, dans le cas présent, elle serait utilisée, mais il existe une disposition du Code criminel selon laquelle, si vous ne respectez pas une obligation légale prescrite par une loi, vous pouvez être condamné à une amende à la suite d'une poursuite sommaire.

Le président: Vous aurez bientôt la parole, monsieur Benjamin.

M. Kroeger: Je retiens le point de M. Lefebvre, cela étant accepté dans la pratique. Je pense que personne, au sein du groupe de travail législatif, n'a jamais envisagé que ce genre de sanction serait invoqué.

Je pense que, ce qu'il y a de plus important au sujet de la disposition 29.(4) c'est qu'elle encourage, en réalité, ou qu'elle vise à encourager, une discussion confidentielle et franche, étant entendu que les confidences seront respectées comme moyen de maintenir élevée l'efficacité du Comité supérieur du transport du grain. Je suis d'accord avec M. Althouse, pour penser que, au point de vue d'un véritable mordant législatif, la disposition 29.(4) n'a pas tellement de force, mais c'est une indication de la manière dont le Comité et les chemins de fer devraient travailler ensemble pour essayer de régler les problèmes du transport du grain.

Le président: Monsieur Althouse.

M. Althouse: Monsieur Kroeger, considérez-vous que le serment exigé ou prêté constitue un élément du processus de réglementation qui va faire suite à ce projet de loi dans le cas des nouveaux membres du Comité supérieur du transport du grain?

M. Kroeger: Non, monsieur Althouse.

M. Althouse: Comment, dans ce cas, les membres seraient-ils mis au courant de l'interdiction portant sur la transmission des renseignements dont a parlé M. Lefebvre?

[*Texte*]

Mr. Kroeger: Ordinarily an entity like the senior committee very quickly develops its own ethos, its own practices. The new boy or girl, I should have thought, would very soon develop a sense of what the way of conducting business in that entity was, and presumably would conform, particularly if it became necessary, if it were pointed out that in fact there was legislative backing for this particular way of conducting business.

The Chairman: Mr. Kroeger, would it not be reasonable to assume that anybody who is a member of that commission would read the act?

Mr. Kroeger: I would hope so, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Flis.

Mr. Flis: Thank you, Mr. Chairman. I just want to announce that I certainly cannot support this motion. I find it very strange that the Conservatives have the same motion, and that is to delete the whole clause. I thought that was the party of free enterprise, which I thought was based on corporate secrecy, on commercial competitiveness. I am wondering what their new leader would say if he were selling iron ore to Romania. I am sure he would not make public all the market intelligence, his price competitiveness, before he made the sale. I think after the fact it could become public, but not before the fact. So I find it very strange, Mr. Chairman. I can see it coming from the NDP, but I fail to see how such an amendment could be supported by the Conservatives. I am just giving notice that I have to vote against this amendment.

The Chairman: Mr. Mazankowski, and then Mr. Benjamin.

Mr. Mazankowski: I would like to ask Mr. Kroeger a question: Is it not conceivable, Mr. Kroeger, that the information we are talking about here, which refers to investments that have been made in the railway equipment and plant, investments that are planned, and expenditures of the company related to the maintenance of grain . . . , could be made available through the United States' freedom of information mechanism? Because if the railways have to seek out funds, or seek out money in the international markets they have to provide all that information. So what we will have to do is not get the information through Canadian sources, but go cap in hand to the United States of America and go to the freedom of information—whatever you call it, building or whatever it is—pay a little fee and then we can have the information, but we cannot get it through Canadian sources. I say it is nonsense and hogwash. Is it not true that that information would be made available?

Mr. Kroeger: No. Mr. Chairman, if I could explain . . .

The Chairman: Yes.

Mr. Mazankowski: They even disclose the salaries of the officers of the companies. I think you are kidding me.

The Chairman: Order, please.

[*Traduction*]

M. Kroeger: Habituellement, un organisme tel que le comité supérieur établit très rapidement sa propre éthique, ses progrès pratiques. Le nouveau membre, j'imagine, acquerrait bien vite le sentiment de la manière dont les affaires se traitent dans cet organisme et on put supposer qu'il s'y conformerait, en particulier s'il devenait nécessaire, s'il lui était signalé qu'il existe en fait un fondement législatif à cette manière particulière de travailler.

Le président: Monsieur Kroeger, n'est-il pas raisonnable de supposer que quiconque est membre de cette commission lira la loi?

M. Kroeger: Je l'espère bien, monsieur le président.

Le président: Monsieur Flis.

M. Flis: Monsieur le président, je désire simplement annoncer que je ne saurais certes appuyer cette motion. Je trouve très étrange que les Conservateurs présentent la même motion, consistant à faire disparaître toute la clause. Je croyais qu'il s'agissait du parti de la libre entreprise, que je croyais fondée sur le secret des entreprises, sur la rivalité commerciale. Je me demande ce que dirait leur nouveau chef s'il allait vendre du minerai de fer à la Roumanie. Je suis sûr qu'il ne publierait pas tous les renseignements qu'il posséderait sur le marché, le caractère concurrentiel de ses prix, avant d'avoir réalisé la vente. Je pense que cela deviendrait public après le fait, mais non avant. Je trouve donc cela très étrange, monsieur le président. Je pourrais imaginer que cela vienne de NPD, mais je ne puis comprendre qu'un tel amendement puisse être appuyé par les Conservateurs. Je ne fais que signaler qu'il me faut voter contre cet amendement.

Le président: M. Mazankowski, puis M. Benjamin.

M. Mazankowski: Il y a une question que j'aimerais poser à M. Kroeger: N'est-il pas concevable, monsieur Kroeger, que les renseignements dont nous parlons ici et qui intéressent les investissements réalisés dans le matériel et les installations ferroviaires, les investissements qui sont planifiés et les dépenses de la compagnie intéressant l'entretien du grain . . . pourraient être obtenus par l'intermédiaire du mécanisme pour la liberté de l'information aux États-Unis? Car, si les chemins de fer doivent rechercher des fonds ou chercher à obtenir de l'argent sur les marchés internationaux, ils doivent fournir tous ces renseignements. Ce que nous devons faire, ce ne sera pas d'obtenir ces renseignements de sources canadiennes, mais de nous rendre humblement aux États-Unis d'Amérique, à l'immeuble ou quoi que ce soit de la liberté d'information—ou quel que soit le nom que cela porte là-bas—de payer de légers frais et alors nous pourrions posséder les renseignements en question, mais nous ne pouvons pas les obtenir de sources canadiennes. Je dis que c'est insensé et ridicule. N'est-il pas vrai que ces renseignements seraient communiqués?

M. Kroeger: Non, monsieur le président, j'aimerais expliquer . . .

Le président: Oui.

M. Mazankowski: Ils divulgent même le traitement des dirigeants des entreprises. Je pense que vous vous moquez.

Le président: À l'ordre, s'il vous plaît.

[Text]

Mr. Kroeger: If Canadian Pacific is debating whether to locate a particular plant in Portage La Prairie or Moose Jaw, I do not think even the U.S. legislation would be sufficient to require the management of Canadian Pacific to discuss the alternatives they were weighing. On the other hand, I could imagine a situation in which, if there were an atmosphere of mutual confidence in that committee, Canadian Pacific might very well come in and say: Look, we are still trying to decide between these two; we would like a little advice, for example, about future elevator construction plans, and this type of thing. There could be some discussion in the committee.

• 2315

On the other hand, if all of that had to be out in the public domain then I would have thought a railway company might very well want to keep its own counsel and simply issue a press release when they had selected the site.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, then what about through the Securities and Exchange Commission? Is not some of this information the basic information required before the companies can borrow money on the capital markets?

Also, we are not talking about specifics here, Mr. Kroeger. In Clause 29.(1)(a) we are talking about:

- (a) the investments in railway equipment and plant for the movement of grain made by the company during the calendar year preceding the calendar year in which the statement is submitted;
- (b) the general investment plans of the company in respect of railway equipment and plant . . .

—that is pretty general; I am sure that information would have to be provided . . .

and

- (c) the expenditures by the company related to the maintenance of grain dependent branch lines during the calendar year preceding the calendar year in which the statement is submitted.

Could I ask Mr. Thompson if that is his impression?

Mr. Kroeger: Mr. Chairman, just while Mr. Thompson is getting ready, my answer to Mr. Mazankowski is simply that if the information is not going to be kept confidential I imagine the railways will ensure that it is very general indeed.

Mr. Mazankowski: That is what it is in the bill, though—with respect, Mr. Kroeger.

Mr. Kroeger: Yes, but voluntarily . . .

Mr. Mazankowski: That is what we are talking about.

Mr. Kroeger: —the railways might decide to be quite a lot more specific.

Mr. Mazankowski: Where does it say that?

The Chairman: All right, Mr . . .

[Translation]

M. Kroeger: Si, au Canadien Pacifique, on discute quant à savoir s'il faut localiser une installation particulière à Portage La Prairie ou à Moose Jaw, je pense que la législation américaine elle-même ne réussirait pas à obliger la direction du Canadien Pacifique à faire état des possibilités qu'on y pèse. Par contre, je puis imaginer une situation où, s'il existait une atmosphère de confiance mutuelle au sein de ce Comité, le Canadien Pacifique pourrait très bien confier ceci: écoutez, nous essayons toujours d'en venir à une décision entre ces deux endroits. Nous aimerions un petit conseil, par exemple, au sujet des projets relatifs à la construction des élévateurs à ce genre de chose. On pourrait en discuter au Comité.

Par contre, si tout cela devait passer au domaine public, j'imagine que la compagnie de chemins de fer pourrait très bien ne rien révéler et se contenter de publier un communiqué lorsqu'elle aurait choisi l'endroit.

M. Mazankowski: Monsieur le président, pourquoi pas, dans ce cas, par l'intermédiaire de la Commission des valeurs et du change? Les renseignements dont nous parlons ne se trouvent-ils pas parmi les renseignements fondamentaux à fournir avant que les compagnies puissent emprunter de l'argent sur les marchés des capitaux?

De plus, nous ne parlons pas ici des détails, monsieur Kroeger. À la disposition 29.(1)a), il est question de ceci:

- a) les investissements qu'elle a faits pendant l'année précédente dans le matériel et les installations ferroviaires destinés aux mouvements du grain;
- b) ses principaux projets d'investissement . . . dans le matériel et les installations ferroviaires . . .

C'est passablement général; je suis sûr que ces renseignements devraient être fournis . . .

et

- c) les dépenses qu'elle a faites pendant l'année précédente pour l'entretien des embranchements tributaires du transport du grain.

J'aimerais demander à M. Thompson s'il est de cet avis.

M. Kroeger: Monsieur le président, pendant que M. Thompson se prépare, je réponds tout simplement à M. Mazankowski que, si les renseignements ne doivent pas conserver leur caractère confidentiel, j'imagine que les chemins de fer vont faire en sorte qu'il s'agisse effectivement de renseignements très généraux.

M. Mazankowski: C'est pourtant ce qui se trouve dans le projet de loi, sauf votre respect, monsieur Kroeger.

M. Kroeger: Oui, mais d'eux-mêmes . . .

M. Mazankowski: C'est ce dont nous parlons.

M. Kroeger: . . . les chemins de fer pourraient décider de se montrer beaucoup plus précis.

M. Mazankowski: Où peut-on lire cela?

Le président: Très bien, monsieur . . .

[Texte]

Order.

Mr. Mazankowski: That is a very genuine question. Show me where it says that.

The Chairman: It does not.

Mr. Mazankowski: That is right.

The Chairman: I think Mr. Kroeger is putting forth a hypothesis.

Mr. Mazankowski: I think so too, Mr. Chairman.

The Chairman: I do not think he advanced it as anything other than that.

I will ask Mr. Thompson to answer Mr. Mazankowski's question.

Mr. Thompson: It is fairly clear which way the majority of the committee wish to go, but it seems to me very difficult to defend confidentiality relating to investments made with Canadian taxpayers' dollars. It means, for example, that the reports that are going to be made by the commission to the minister must therefore be treated with great secrecy because they will be based on these reports. It is going to make it somewhat difficult, I think, if Clause 55.(2) is ever used, because in that case the minister will be withholding funds for reasons that may not be known by the public.

The difficulty with confidentiality in a large system such as this is that once you invoke it you introduce all sorts of strange distortions into the situation. But I think my main argument against this is that the information involved here is hardly sensitive information. It is investments about what they did last year; it will all be in their annual report anyway. As for their future plans, they will have that expressed in extremely general terms.

So I think the clause is a case of protective overkill.

Mr. Bockstael: Mr. Chairman, could I have a supplementary question?

The Chairman: A supplementary, Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: I understand that Mr. Thompson is in the legal department of the CTC. Does it not happen day in and day out at the CTC that different transporters, not necessarily the railways, submit the proof of their costs, estimates received, expenditures or salaries, and other things like that, and they are given to the CTC with the express understanding that that is going to remain confidential?

Mr. Mazankowski: A regulatory body has quite different information.

Mr. Bockstael: That is my question.

Mr. Thompson: It is true that certain information submitted to the commission is protected, but that generally is the very detailed unit costs of a railway company, for example, or other such similar material. We are not talking in this particular clause about unit costs; we are talking, I think, about invest-

[Traduction]

A l'ordre.

M. Mazankowski: C'est là une question très pertinente. Montrez-moi où l'on trouve cela.

Le président: Cela ne s'y trouve pas.

M. Mazankowski: D'accord.

Le président: Je pense que M. Kroeger présente une hypothèse.

M. Mazankowski: Je le crois aussi, monsieur le président.

Le président: Je ne pense pas qu'il ait voulu que ce soit autre chose.

Je vais demander à M. Thompson de répondre à la question de M. Mazankowski.

M. Thompson: Il est assez facile de voir l'orientation que désire la majorité des membres du Comité, mais il me semble très difficile de défendre le caractère confidentiel des investissements réalisés avec l'argent des contribuables canadiens. Cela veut dire, par exemple, que les rapports qui seront présentés par la Commission au ministre doivent par conséquent être traités très secrètement puisqu'ils seront fondés sur ces rapports. Cela va rendre les choses passablement difficiles, je pense, si la disposition 55.(2) en vient à être utilisée, car dans ce cas le ministre retiendra des fonds pour des raisons qui pourraient ne pas être connues du public.

La difficulté que pose le caractère confidentiel dans un système aussi vaste que celui-là, c'est que, après avoir commencé à l'invoquer, on apporte toutes sortes de distorsions étranges à la situation. Mais je pense que mon principal argument contre cela, c'est que les renseignements dont il est question ici ne sont pas vraiment critiques. On parle des investissements réalisés l'année précédente; de toute façon, cela va se trouver dans les rapports annuels. Quant à leurs projets, ils vont les exprimer dans des termes très généraux.

Je pense donc que cette disposition est un cas de protection exagérée.

M. Bockstael: Monsieur le président, puis-je poser une question supplémentaire?

Le président: Question supplémentaire, monsieur Bockstael?

M. Bockstael: Si je comprends bien, M. Thompson travaille au service juridique de la CTC. N'arrive-t-il pas à peu près tous les jours à la CTC que divers transporteurs, sans que ce soit nécessairement les chemins de fer, présentent la preuve de leurs coûts, les estimations reçues, les dépenses ou les salaires et d'autres renseignements de ce genre, qui sont communiqués à la CCT étant entendu expressément qu'ils vont demeurer confidentiels?

M. Mazankowski: Un organisme de réglementation possède des renseignements passablement différents.

M. Bockstael: C'est là ma question.

M. Thompson: Certes, certains renseignements présentés à la commission sont protégés, mais il s'agit en général des coûts unitaires très détaillés d'une compagnie de chemin de fer, par exemple, ou d'autres renseignements assez semblables. Nous ne traitons pas, dans cette disposition particulière, des coûts

[Text]

ments that are made or to be made mainly with public funds. I think we are talking about a wholly different situation.

The Chairman: That is spelled "w-h-o-l-l-y", I take it.

Mr. Mayer, and then Mr. Benjamin, who will be the last speaker. Oh, Mr. McKnight has just decided he wants to get in on the act.

Mr. Mayer.

• 2320

The Chairman: All right. Mr. Mayer.

Mr. Mayer: Mr. Chairman, thank you very much.

In reading this amendment, I find it incredible that it should even be there, because really it says nothing. It leaves it up to the railways, as I read it, what kind of information shall be treated as confidential.

Now surely if you want some confidentiality, it should be up to somebody else to sit with or adjudicate or decide what information is confidential. The railways, for the purposes of this bill, could deem or could ask that literally everything be treated as confidential information and nothing would come out. So I do not understand why, for instance, in Clause 29.(1)(a) after-the-fact, passé investments that have already been made under subclause (4) can then be classified as confidential by the railways and not allowed to be released. I just find the whole thing ridiculous, and I do not understand why the government members would not see this and support it. To leave it the way it is says absolutely . . .

An hon. Member: We believe in free enterprise.

Mr. Mayer: You believe in free enterprise. That is fine; but to have this clause means absolutely nothing. As I read it, any information submitted under this clause which is identified and treated as confidential by the railway company which submitted the information—it simply means to me that the railways are going to be in a position of being able to designate what they feel is confidential and therefore what should be treated as confidential by the committee.

I just find the whole subclause (4) meaningless in terms of being able to obtain information on what the railways are doing. The point has already been made that we are dealing with something different here, because we are dealing with the investment of railway public funds on behalf of the taxpayers of Canada.

An hon. Member: Millions.

The Chairman: Mr. McKnight.

Mr. McKnight: Mr. Chairman, again, I guess I am one of those who do not quite understand why the need for confidentiality is so strong in this case. We have had suggestions and indeed a proposed government amendment that we are going to use the Inquiries Act to bring forth information. Mr. Chairman, if we are going to keep things confidential, and

[Translation]

unitaires; nous traitons, je pense, des investissements qui sont faits ou qui seront faits principalement au moyen des deniers publics. Je pense que nous traitons d'une situation entièrement *wholly* différente.

Le président: Cela s'épelle *w-h-o-l-l-y*, je suppose.

M. Mayer, puis M. Benjamin, qui sera le dernier orateur. Oh, M. McKnight vient tout juste de décider qu'il veut entrer dans la ronde.

Monsieur Mayer.

Le président: À vous, monsieur Mayer.

M. Mayer: Merci beaucoup, monsieur le président.

Je viens de prendre connaissance de l'amendement et je trouve inconcevable qu'on l'ait apporté, car il ne veut strictement rien dire. Si je comprends bien, il laisse à la discrétion des chemins de fer le soin de décider des informations qui seront traitées confidentiellement.

A mon avis, c'est une autre instance qui doit décider, seule ou en collaboration, des renseignements auxquels il faut garder un caractère confidentiel. Aux fins du présent projet de loi, les chemins de fer pourraient estimer ou demander qu'à peu près n'importe quoi soit traité comme une information confidentielle, et alors, on ne pourrait rien savoir. Aussi, je ne comprends pas pourquoi, par exemple, selon l'alinéa 29.(1)a), après coup, les investissements qui ont déjà été faits en vertu du sous-alinéa (4) peuvent être classés confidentiels par les chemins de fer et qu'il soit interdit de les divulguer. A mon avis, tout cela est ridicule, et je ne comprends pas comment il se fait que les membres du gouvernement ne voient pas cela et puissent appuyer cela. Tel quel, tout ça ne dit absolument . . .

Une voix: Nous croyons en la libre entreprise.

M. Mayer: Vous croyez en la libre entreprise. C'est très bien; mais cet alinéa ne veut strictement rien dire quand même. Si je lis bien, tout renseignement donné aux termes de cet alinéa, que la compagnie de chemins de fer estime à caractère confidentiel, et traite comme tel, bref, il m'apparaît que dès lors, les chemins de fer seront en mesure de désigner ce qui, à leur avis, est confidentiel, et donc devrait être traité confidentiellement par le comité.

J'estime que tout le sous-alinéa (4) est un instrument parfaitement inutile, pour ce qui est d'obtenir des renseignements sur les activités des chemins de fer. On a déjà dit à ce propos qu'il s'agit ici de quelque chose de bien différent, en ce sens que nous parlons d'investissements des fonds publics des chemins de fer au nom des contribuables canadiens.

Une voix: Des millions de dollars.

Le président: Monsieur McKnight.

M. McKnight: Je répète, monsieur le président, que je suis moi-même parmi ceux qui ne comprennent pas pourquoi on attache autant d'importance à la confidentialité à ce chapitre. Nous avons eu des suggestions et un amendement à été proposé par le gouvernement à l'effet d'utiliser la Loi sur les enquêtes pour obtenir de l'information. Monsieur le président,

[*Texte*]

then the minister himself is putting forward the Inquiries Act to obtain information in the form of a royal commission . . . They "have the power . . . of requiring them to give evidence on oath, or on solemn affirmation if they are persons entitled to affirm in civil matters, and orally or in writing" on anything the commission deems. So it is any form of confidentiality that would affect the review process, and I would presume the whole idea of the review is to make a decision as to investments made and use of funds made by the railroads of Canada.

The minister himself has instituted or said that he will be using an act that is one of the most powerful acts to acquire and give the public information we have in Canada.

An hon. Member: Police-state power.

Mr. McKnight: I just find it strange that it is even considered in any form in this area of the bill. With investment made by the funds of the public of Canada, the taxpayers of Canada, I find it strange that any form of confidentiality would be either requested or required to allow the companies to be protected in their own rights. The Inquiries Act will not allow that.

The Chairman: We are winding down and we are becoming rather repetitive, it seems to me.

Mr. Reid.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): I just want to say that I would like to support this amendment, but I refuse to support the amendment where we put the onus on only one part of the system.

It is true that public moneys are going to the railroads. When this bill was originally drafted, the money was going to go to the producers. Nobody on that side was suggesting that the producer was going to have to produce all his invoices and give away his confidentiality and whatnot, and of course it was not even done.

The Chairman: Order.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): We on this side would be well and happy to support amendments of this type if they apply to all of the system participants. I want to see all of the system participants treated as an equality; they are all in it. They all have a responsibility and they all have to bear that responsibility, and I do not want to see us pointing the finger in this bill at any one group. I want to see us point the finger at them all.

Until we can come to grips with that kind of simple justice to all the system participants, I just am not convinced that we ought to single out any one particular group. If there were a way we could work it out so that all of them were under the same rules and the same laws, then I would buy it. But I do not want to see us discriminating.

[*Traduction*]

si nous gardons les renseignements confidentiels et qu'alors, le ministre en personne invoque la Loi sur les enquêtes pour obtenir des renseignements par le truchement d'une commission royale . . . qui a le pouvoir d'exiger un témoignage sous serment, ou par une déclaration solennelle, s'il s'agit de personnes aptes à témoigner dans les affaires civiles, oralement ou par écrit, en toute manière jugée pertinente par la commission. Ainsi donc, toute forme de confidentialité viendrait altérer le processus d'examen, et à mon sens, ce processus d'examen vise à permettre une prise de décision quant aux investissements et à l'utilisation des fonds des chemins de fer nationaux.

Le ministre lui-même a décrété, ou dit, qu'il ferait appel à une loi qui est l'une des plus coercitives pour obtenir et transmettre au public l'information que nous avons au Canada.

Une voix: Tactique d'État policier!

M. McKnight: Il m'apparaît pour le moins étrange que l'on envisage une telle chose dans cette partie du projet de loi. Il s'agit d'investissements effectués à même les fonds du public canadien, des contribuables canadiens, et je trouve incongru que l'on exige, ou même demande, une forme quelconque de confidentialité dans le but de permettre aux compagnies de préserver leurs droits. La Loi sur les enquêtes ne permettra pas cela.

Le président: Je pense que nous nous égarons et que nous commençons à nous répéter passablement.

Monsieur Reid.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Je veux tout simplement dire que j'aimerais bien appuyer cet amendement, mais je refuse de le faire si une seule des composantes du système doit en porter tout le poids.

Je ne nie pas que les fonds publics aillent aux chemins de fer. À l'origine, lorsque ce projet de loi a été rédigé, l'argent devait aller aux producteurs. Personne de ce côté-ci n'a suggéré que les producteurs dussent présenter toutes leurs factures et renoncer au caractère confidentiel de leurs affaires, et que sais-je encore, et bien entendu, on n'y a même pas songé.

Le président: À l'ordre, s'il vous plaît!

M. Reid (Kenora—Rainy River): Nous, de notre côté, ne demanderions pas mieux que d'appuyer tout amendement de ce genre, à condition qu'il s'applique à toutes les composantes du système. Je veux que toutes ces composantes soient traitées sur un pied d'égalité; elles font partie intégrante du système. Elles ont chacune leur responsabilité qu'elles doivent assumer, et je nous vois mal viser un groupe en particulier par ce projet de loi. Il nous faut les viser tous.

Jusqu'à ce que nous soyons parvenus à assurer une forme de justice élémentaire à l'endroit de toutes les composantes du système, j'estime que nous ne devrions pas nous arrêter à un groupe en particulier. Si nous pouvions trouver le moyen de faire en sorte que tout le monde soit soumis aux mêmes règles et aux mêmes lois, alors j'acquiescerais. Mais je ne veux pas que nous fassions de la discrimination.

[Text]

• 2325

The Chairman: Mr. Reid, it is a point well made, and I can only say to you that the next opportunity you would have to bring that about would have to be at report stage.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): I promise you I will move it.

The Chairman: All right.

Mr. Althouse, do you still want to say something before your colleague winds up the debate on this amendment?

Mr. Althouse: Yes, I do. I think what Mr. Reid has just said is probably the basic reason why we on this side have proposed to take this subclause out. It is for I think pragmatic and practical reasons. We have to remember that that committee is to be made up by, among others, four elected producers, who will be appointed somehow by the minister but who I assume will consider themselves to be acting for producers and who will feel some responsibility to those producers and who will feel part of their responsibility—at least some of them will, sure as night follows day—that that responsibility includes reporting back any and all news that comes out of these meetings. I think for strictly pragmatic reasons the information that will flow between the committee and the railways and any other participants will just by force of practice and habit become the kind of information that is not terribly confidential.

I saw this develop in the advisory committee to the Wheat Board. Finally we got to the point where there was just no way except that the board provide us with information it intended to make public anyway, because it was immediately spread to the press as soon as the meeting was over. So I do not think there is any point in trying to pretend that confidential information will be passed by the railways or the elevator companies or anyone else.

I think what Mr. Reid has said is what we are trying to do by pulling this out: putting them all on an equal footing, knowing that whatever information they provide to other parties will, like it or not, eventually become public information; and it should be given with that realization in mind—not trying to hide behind a very weak piece in a bill that we have in there now and that really has no effect and does not even attempt to do anything by way of follow-up by imposing sanctions or penalties of any kind. So I think for purely practical, pragmatic reasons it should be done away with and all parties should be left to function and operate on the same footing; on the same basis.

The Chairman: Mr. Benjamin, the final speaker on this amendment.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I think my colleague is perfectly correct—and to satisfy Mr. Reid, we should do away with this if you are going to treat them all the same. Clause 29.(1) says each railway “shall” submit to the minister, the

[Translation]

Le président: Monsieur Reid, vous avez fait valoir votre point; j'ajouterai seulement que vous ne pourrez ramener le sujet sur le tapis qu'au stade du rapport.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Je vous ai promis d'en faire une motion.

Le président: Très bien.

Monsieur Althouse, désirez-vous ajouter quelque chose avant que vos collègues mettent fin aux débats sur cet amendement?

M. Althouse: En effet. Je crois que ce que M. Reid vient de dire rejoint exactement la raison principale pour laquelle nous, de ce côté-ci, avons proposé de supprimer ce sous-alinéa. Nos raisons sont d'ordre pratique et pragmatique. Il ne faut pas oublier que ce comité sera formé, entre autres, de quatre producteurs élus, qui seront nommés d'une manière quelconque par le ministre, mais qui, je présume, estimeront qu'ils doivent agir au nom des producteurs et assumer une certaine responsabilité à leur endroit—du moins, certains d'entre eux penseront ainsi, il n'est point besoin d'être grand clerc pour le pressentir—et cette responsabilité inclura le fait de révéler tout ce qui se sera passé lors des réunions. Je crois que pour des raisons strictement pragmatiques, l'information qui circulera entre le comité, les chemins de fer et les autres participants sera, par la force des choses, plus ou moins confidentielle.

C'est ce qui s'est produit au comité consultatif de la Commission canadienne du blé. Nous en sommes arrivés au point où les seules informations que nous pouvions avoir étaient celles que la Commission avait de toute façon l'intention de rendre publiques, parce que dès que la réunion était terminée, la presse s'en emparait. Alors je crois qu'il n'y a pas lieu de s'inquiéter que les compagnies de chemin de fer ou d'éleveurs, ou quiconque, transmettent des renseignements vraiment confidentiels.

Je crois que l'intervention de M. Reid rejoint notre point de vue sur cette question: que toutes les composantes du système soient traitées sur un pied d'égalité, sachant bien que quelle que soit l'information qu'elles transmettent aux autres, elle deviendra éventuellement, qu'on le veuille ou non, du domaine public; il nous faut composer avec cela, et non pas nous retrancher derrière une disposition anodine du projet de loi, qui n'a vraiment aucun effet et qui n'en aura jamais, puisqu'elle ne prévoit aucune sanction ou pénalité quelconque à l'endroit des contrevenants. J'estime donc que pour des raisons d'ordre purement pratique et pragmatique, cette disposition devrait être supprimée et que toutes les parties en cause puissent fonctionner sur un pied d'égalité et être traitées de la même façon.

Le président: Monsieur Benjamin, vous êtes le dernier intervenant sur cet amendement.

M. Benjamin: Monsieur le président, je crois que mon collègue a parfaitement raison. Et pour satisfaire M. Reid, nous devrions oublier tout cela si tout le monde doit être traité sur un pied d'égalité. L'alinéa 29(1) dit que toutes les compa-

[Texte]

administrator, the committee; and in (2), the Transport Commission. But (4) says that only the committee is bound by confidentiality.

An hon. Member: All the rest are.

Mr. Benjamin: Oh, are they now? Well, you show me where it says that. For the purposes of Clause 29, statement of investment plans, Mr. Chairman, I would like Mr. Reid or somebody to explain to me, if you are an appointed member of a committee that is only advisory—and let us say you are from the United Grain Growers or Pioneer Grain Company, and you are there representing UGG or you are representing Pioneer Grain and one other private company, and the general investment plans, the investments for railway equipment and plant for the current year or the plans for the coming year, leave out some railway lines or other plant on which UGG and Pioneer Grain have some pretty large investments and some pretty large investment plans of their own.

• 2330

Do you mean to tell me that that representative is not going to go and tell whomever he is representing exactly what is in the plans and it will become the knowledge of the boards of directors of one co-operative company and one private company? Then it is known by all the administration and pretty soon it is all over the province and all over the west. Or if it is an elected member, one of the four elected by the grain producers, as my colleague has already mentioned, he is going to be required to report back to those grain producers. And he is not going to report back what he has found out about the investment plans and these grain producers in his area do not know whether this branch line, or that branch line, or another one is in jeopardy next year? Nonsense!

It is only for the requirements of this clause of the bill that you do not need confidentiality. I could agree in some other areas of specifics where there was some competition; but there is no competition in this clause of the bill. You have Canadian National and Canadian Pacific. Who else is involved? Nobody. And they are miles and miles apart. Nonsense!

You do not need confidentiality for this part of the bill. How you could require confidentiality of one player in the operation and not require it of at least three other players escapes me completely. It is just not needed for this particular clause of the bill. I think Mr. Reid, Mr. Flis and Mr. Bockstael had better take another reading of it. You cannot just impound the advisory committee and thereby restrict them from reporting back to those whom they represent, either by election or appointment, what the investment plans of the railways are under Clause 29.

Mr. Mazankowski: You can try, but they will not.

[Traduction]

gnies de chemins de fer «doivent» présenter—au ministre, à l'administrateur, au comité—et l'alinéa (2) à la Commission des transports. Mais selon l'alinéa (4), seul le comité est tenu de respecter le caractère confidentiel.

Une voix: Tous les autres aussi.

M. Benjamin: Vraiment? J'aimerais bien savoir où cela est écrit. En ce qui concerne l'article 29, sur l'exposé des plans d'investissement, j'aimerais bien, monsieur le président, que M. Reid ou quelqu'un d'autre m'explique ce qui se passerait dans une situation comme celle-ci, par exemple: supposons que vous êtes nommé à un comité uniquement consultatif, et supposons que vous faites partie des *United Grain Growers* ou de la *Pioneer Grain Company*, et que vous siégez à titre de représentant de l'UGG ou de représentant de la *Pioneer Grain* et d'une autre entreprise privée, et que les plans généraux d'investissement, les investissements en matériel roulant et en immobilisations pour l'année en cours ou les plans pour l'année à venir, n'incluent pas certaines lignes de chemin de fer ou tout autre matériel d'exploitation dans lesquels l'UGG et la *Pioneer Grain* ont de gros investissements et à l'égard desquels elles envisagent d'investir elles-mêmes des sommes considérables.

Allez-vous me faire croire que cette personne ne vas pas aller dire à ceux qu'elle représente ce qu'il en est exactement des plans, qui dès lors seront connus autant des directeurs de l'entreprise coopérative que de l'entreprise privée? C'est toute l'administration qui le saura et bientôt, toute la province et l'Ouest tout entier. Prenons maintenant le cas d'un membre élu, l'un des quatre membres élus par les producteurs de grains, comme mon collègue l'a mentionné tantôt; il devra faire rapport à ces mêmes producteurs. Et vous pensez qu'il ne dira pas ce qu'il sait à propos des plans d'investissement, et que les producteurs de sa région n'apprendront jamais que tel ou tel embranchement pourrait disparaître l'année prochaine? C'est un non-sens!

C'est uniquement pour les fins de cet article du projet de loi que la confidentialité n'est pas nécessaire. Je serais d'accord sur certains points particuliers s'il y avait une forme quelconque de compétition; mais il n'est pas du tout question ici de compétition. Il y a le Canadien National et le Canadien Pacifique. Qui d'autre? Personne. Et ils sont à des milles et des milles de distance. Tout ça n'a aucun sens!

La confidentialité n'est pas nécessaire à cette partie du projet de loi. Comment pourrait-on exiger d'un intervenant qu'il ne dise rien et ne pas exiger la même chose des trois autres? Cela me dépasse. Cette partie du projet de loi n'a pas besoin de clause de confidentialité. Je crois que M. Reid, M. Flis et M. Bockstael seraient bien avisés de la relire. On ne peut pas menotter ainsi le comité consultatif et empêcher ses membres, qu'ils aient été élus ou nommés, de rendre compte à ceux qu'ils représentent des plans d'investissement des chemins de fer aux termes de l'article 29.

M. Mazankowski: On peut toujours essayer, mais ils passeront outre.

[Text]

Mr. Benjamin: You could try that, but they sure as hell are not going to keep it confidential; it will get honoured in the breach more than it will in the keeping, you can bet on it. If I were a member of that committee, appointed or elected, I am damn sure I would report back to those to whom I was responsible about what the railway investment plans were.

The Chairman: The question is on Mr. Benjamin's amendment, which would delete the clause.

All those in favour of the amendment, please raise their hands. All those opposed.

Mr. Benjamin: A recorded vote, please, Mr. Chairman.

The Chairman: A recorded vote: those in favour; those opposed.

Mr. Mayer: Mr. Chairman, on a point of order, you asked the members if they were opposed to the motion and they all said "no"; does that mean the motion carried?

The Chairman: If that is true, every recorded vote is upset.

Those opposed . . .

Mr. Mayer: No, no, not necessarily. You asked for those . . .

The Chairman: In favour and those opposed.

Mr. Mayer: But that is not what you said this time, and they said no, they were not opposed. You said those opposed to the motion and they did not say . . .

The Chairman: No, I did not, Mr. Mayer.

Mr. Mayer: Yes, you did.

The Chairman: I will check the record, but it should be obvious what I meant.

Amendment negated: yeas, 4; nays, 5.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, would you now agree that it is finally 10.00 p.m.?

The Chairman: I had a feeling that the committee wanted to dispose of Clause 29 tonight. There is one more amendment. Do you wish to put your amendment, Mr. Benjamin?

Mr. Benjamin: Okay, I cannot help it if I am so popular. All right, Mr. Chairman.

The Chairman: May I tell you that I like your explanatory note.

Mr. Benjamin: I have some more of those, you can bet on it.

• 2335

Mr. Chairman, I move that Bill C-155 be amended in Clause 29 by adding the following immediately after line 39 on page 13 thereof:

[Translation]

M. Benjamin: Oui, on peut toujours essayer, mais il est certain qu'ils ne garderont rien confidentiel; et leur rupture de ban sera très bien vue, vous pouvez me croire. Moi-même, si je faisais partie du comité, nommé ou élu, je n'hésiterais pas un instant à informer ceux envers qui j'ai des responsabilités des plans d'investissement des chemins de fer.

Le président: La question porte sur l'amendement de M. Benjamin, qui supprimerait l'article.

Tous ceux qui sont en faveur, veuillez lever la main. Tous ceux qui sont contre.

M. Benjamin: Un vote par appel nominatif, je vous prie, monsieur le président.

Le président: Vote par appel nominatif. Quels sont ceux qui sont pour? Quels sont ceux qui sont contre?

M. Mayer: Un rappel au Règlement, monsieur le président; vous avez demandé aux membres s'ils étaient contre la motion et ils ont tous dit «non». Est-ce que cela veut dire que la motion est adoptée?

Le président: S'il en était ainsi, tout les votes par appel nominatif seraient renversés.

Ceux qui sont contre . . .

M. Mayer: Non, non, pas nécessairement. Vous avez demandé quels étaient ceux . . .

Le président: Ceux qui étaient pour et ceux qui étaient contre.

M. Mayer: Mais ce n'est pas ce que vous avez dit cette fois, et ils ont dit non. Ils n'étaient pas contre. Vous avez demandé qui était contre la motion et ils n'ont pas dit . . .

Le président: Non, monsieur Mayer.

M. Mayer: Mais si!

Le président: Je vais vérifier l'enregistrement, mais je crois que ce que je voulais dire était évident.

Amendement rejeté, 4 voix contre 5.

M. Benjamin: Monsieur le président, me croirez-vous si je vous dit qu'il est déjà 22 heures?

Le président: J'avais l'impression que le comité voulait disposer de l'article 29 ce soir. Il y a un autre amendement. Voulez-vous présenter votre amendement, monsieur Benjamin?

M. Benjamin: Très bien. Je n'y puis rien si je suis aussi populaire. Très bien, monsieur le président.

Le président: Puis-je vous dire que j'aime bien votre note explicative.

M. Benjamin: Et j'en ai bien d'autres en réserve. Comptez sur moi!

Monsieur le président, je propose que l'article 29 du projet de loi C-155 soit modifié par l'adjonction immédiatement après la ligne 39 de la page 13, de ce qui suit:

[Texte]

(5) Canadian Pacific Limited shall invest \$7 billion and Canadian National shall invest \$9.5 billion in railway equipment and plant by December 31, 1982.

I think that "1982" must be an error. I think that should be 1992, Mr. Chairman.

Mr. Dubois: Do you want that removed, that we put the bill before . . .

Mr. Benjamin: That is 1992.

An hon. Member: Is that 1992 or 1983?

Mr. Benjamin: Make that 1992. And:

(6) Canadian Pacific Limited shall and Canadian National shall maintain no less than the total number of full-time employees in their respective railway operations as of June 16, 1983.

—which was the day we wrote the amendment.

Mr. Chairman, that would require the railroads to invest that \$16.5 billion promised in the government's February 1 announcement. It would prevent reductions in the workforce on both railways. The government says this is going to create another 375,000 jobs; if they followed our proposal they would create 485,000 jobs. But if this is the case, then it should at least be able to guarantee no reduction in the present level of employment and there should be a legislative provision to require the two railroads to meet that investment obligation announced by the government and the railroads on February 1. Let us put it in the little old law there so there are no loopholes.

This is what they said, and I would think this one would grab everybody on both sides of the House.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin.

Before we get into any further discussion, I must tell the committee that I have very grave concerns about the acceptability of this amendment on procedural grounds. If one looks at it from the point of view of just ordinary common sense and practice, it would seem to me that the amendment is out of order on those grounds alone, because it seems to me that it attempts to do what is impossible to do.

An hon. Member: Explain further.

The Chairman: If you wish me to explain further, I will. I am talking particularly about the second part, where the bill would force the railways, no matter what the technological changes may be in the next nine years, to maintain exactly at least the complement of employees they have now, regardless of whether or not they had work for them to do.

That is a matter, it seems to me, that is in the realm of collective bargaining and internal management of the company rather than a legislative matter. So I think it goes beyond the scope of law.

[Traduction]

(5) Le Canadien Pacifique Limitée et la compagnie des chemins de fer nationaux du Canada doivent investir respectivement \$7 milliards et \$9,5 milliards en matériel et en installations ferroviaires avant le 31 décembre 1982.

Je pense qu'il s'agit plutôt de 1992 et non de 1982, monsieur le président.

M. Dubois: Voulez-vous changer cela avant que le projet de loi . . .

M. Benjamin: C'est bien 1992.

Une voix: Est-ce que c'est 1992 ou 1983?

M. Benjamin: Disons 1992. Et:

(6) Le Canadien Pacifique Limitée et la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada doivent conserver au moins le même nombre d'employés à temps plein dans le secteur de leurs opérations ferroviaires respectives qu'elles avaient au 16 juin 1983.

. . . le jour où nous avons rédigé l'amendement.

Monsieur le président, cela demanderait que les compagnies ferroviaires investissent les \$16,5 milliards promis lors de l'annonce faite par le gouvernement le 1^{er} février. Cela contribuerait à empêcher qu'il y ait des réductions au niveau de l'effectif des deux compagnies. Le gouvernement affirme que tout cela créera 375,000 emplois de plus; s'il avait écouté ce que nous avions à proposer, ce serait 485,000 emplois qui auraient été créés. Et si cela est bien vrai, il ne devrait alors y avoir aucune difficulté à garantir qu'aucune diminution ne surviendra au niveau d'emplois actuels et il serait bon qu'il y ait une mesure législative pour forcer les deux compagnies ferroviaires à respecter cette obligation d'investissement annoncée par le gouvernement et les compagnies de chemin de fer le 1^{er} février. Pourquoi ne pas tout mettre ces jolies petites choses dans une bonne vieille loi afin d'éviter les échappatoires.

C'est ce qui a été dit et je pense que cela impliquerait tout le monde des deux côtés de la Chambre.

Le président: Merci, monsieur Benjamin.

Avant d'aller plus loin au niveau de la discussion, je dois informer le comité que j'ai de sérieuses réserves à propos de l'acceptabilité de cet amendement au niveau des procédures. Lorsqu'on examine l'amendement d'un point de vue simplement sensé et pratique, il ne m'apparaît pas recevable du point de vue des procédures parce qu'il me semble proposer quelque chose d'impossible.

Une voix: Que voulez-vous dire?

Le président: Je veux parler en particulier de la deuxième partie de l'amendement qui ferait que le projet de loi forcerait les compagnies de chemin de fer, sans égard aux progrès technologiques qui pourraient survenir dans les neuf prochaines années, à conserver exactement au moins le même nombre d'employés qu'elles ont à l'heure actuelle et ce, qu'elles aient du travail à leur confier ou non.

C'est une question qui me semble relever plutôt du domaine de la négociation collective et de la gestion interne de la compagnie plutôt que de celui de la législation. Je crois donc qu'il dépasse la portée de la loi.

[Text]

Secondly, Beauchesne's citation 773.(1) says:

An amendment is out of order if it is irrelevant to the bill, beyond its scope or governed by or dependent upon amendments already negated.

I would think the first two of those things would apply to this one. I think it is irrelevant to the bill and I think it is beyond the scope of the bill.

Mr. Benjamin: Before you rule, Mr. Chairman, I presume you are prepared to listen to arguments for and against your feelings at the moment?

The Chairman: I am prepared to listen to arguments, yes.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, it was the government's and the railroads' announcement regarding the \$16.5 billion. It was not Parliament's; it was not the House of Commons'. It was their announcement that launched this legislation.

• 2340

So I do not know how the announcement that both railroads have already made and the former minister has made and on which this legislation is based—how our suggested paragraph (5) goes beyond the intent or the scope of the legislation.

Secondly, it seems to me your views expressed on the new paragraph (6) we suggest may be your feelings as to technological change and so forth. But Mr. Chairman, if the two railroads, as their stated promise and the government's commitment, are going to invest \$16.5 billion, I suggest, sir, your views about technological change or anything else fall flat, because that means they will retain not only no less than the number of full-time employees they had as of last June 16, but they will be taking on a heck of a lot more employees. This is purely nothing more than a safeguard to protect those workers who are presently laid off and who have seniority rights or workers whom they might lay off and then try to contract out somewhere else. Surely it is incumbent—I do not know of any grain producer who wants to put some railway worker's job in jeopardy. I do not know of any grain company that wants to do that.

Surely this is a bare minimum, with a \$16.5 billion investment, including public funds. That kind of a requirement should be in law as to the amount of the investment; and it can vary as to what amount is divided up in each year between now and 1992. It is a minimum requirement. The full-time employees who were working on June 16, in spite of the thousands who have been laid off prior to that—is nothing less than the minimum of justice in how that investment is used.

[Translation]

Deuxièmement, le commentaire 773.(1) de la Cinquième édition de Beauchesne porte que:

S'il ne se rapporte pas au projet de loi, ou s'il en dépasse la portée, ou s'il est inspiré par des amendements déjà rejetés ou s'il en dépend.

Je pense que les deux premiers éléments du commentaire s'appliquent dans le cas qui nous occupe. Je crois que l'amendement ne se rapporte pas au projet de loi et qu'il en dépasse la portée.

M. Benjamin: Avant de prendre votre décision, monsieur le président, je suppose que vous voudriez écouter les arguments pour et contre les impressions que vous avez à l'heure actuelle?

Le président: Oui, en effet.

M. Benjamin: Monsieur le président, c'est l'annonce du gouvernement et des compagnies ferroviaires à propos des \$16,5 milliards qui a lancé toute l'affaire. Ce n'est ni le Parlement ni la Chambre des communes qui ont fait naître cette loi, mais bien l'annonce qu'ils ont faite.

Je ne vois donc pas, après l'annonce que les deux compagnies ferroviaires et l'ancien ministre ont faite et sur laquelle le présent projet de loi repose—en quoi l'alinéa (5) que nous suggérons dépasse la portée ou l'étendue du projet de loi.

Deuxièmement, il me semble que les points de vue que vous avez exprimés au sujet du nouvel alinéa (6) que nous suggérons peuvent n'être inspirés que par ce que vous croyez que les progrès technologiques seront dans l'avenir et ainsi de suite. Mais monsieur le président, si les deux compagnies ferroviaires, tel que le veut la promesse qu'elles ont faites et l'engagement du gouvernement, investissent 16,5 milliards de dollars, j'ose avancer, monsieur, que ce que vous entrevoyez au niveau des progrès technologiques et de tout le reste ne tient pas parce que cela signifie non seulement qu'elles conserveront autant d'employés à plein temps qu'elles en avaient au 16 juin dernier, mais qu'elles en embaucheront encore drôlement plus. Il ne s'agit en fait que d'une mesure voulant assurer la protection des travailleurs qui se font renvoyer à l'heure actuelle et qui ont des droits de séniorité ou des travailleurs qu'elles pourraient mettre à pied pour ensuite tenter de faire faire le travail à contrat ailleurs. C'est évidemment engageant—je ne connais aucun producteur de grain qui voudrait mettre en danger l'emploi d'un travailleur embauché par une compagnie de chemin de fer. Je ne connais aucune compagnie du domaine de l'exploitation du grain qui voudrait risquer une telle chose.

Un investissement de 16,5 milliards de dollars incluant des fonds publics est évidemment un strict minimum. Le montant de l'investissement devrait être prescrit par la Loi. Il pourrait varier pour chacune des années entre 1983 et 1992. C'est une exigence minimale. Préserver les emplois des employés à plein temps qui travaillaient le 16 juin, malgré les milliers d'employés qui ont été renvoyés avant cette date, n'est rien de moins que le minimum de justice que peut procurer l'investissement en question.

[Texte]

I suggest, Mr. Chairman, that you are drawing the long bow in trying to read paragraph (6) out of order . . .

Mr. Bockstael: I am asking you to rule, and then we will have the ruling of the Chair.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, he can ask you to rule after you have heard arguments for and against your opinion on the matter, and then you can rule.

The Chair already said he would hear arguments.

The Chairman: Mr. Benjamin, you have the floor.

Mr. Benjamin: That is true. Mr. Chairman, I was almost finished, and if Mr. Bockstael had been willing to call it 10.00 o'clock, he would not have had to listen to me now.

Anyway, Mr. Chairman, I submit this does not go beyond the bill, does not go beyond government and railway announcements, and is a minimum requirement in the safeguarding of those people who will be charged with the job of doing the work to expand those railway lines.

The Chairman: Mr. Benjamin, what you say may all be very true, but I still say it is beyond the scope of Parliament, and certainly of this committee, to legislate it. I do not see how we can legislate something we cannot foresee, so I rule that your amendment is out of order.

An hon. Member: I will notify Madam Speaker later on..

The Chairman: Well, Madam Speaker has more stripes than I have, so be my guest.

Mr. Benjamin: Yes, we will try it again.
Clause 29 as amended agreed to.

An hon. Member: On division.

The Chairman: Shall I call Clause 30?

Some hon. Members: No.

The Chairman: The committee is adjourned until 9.30 a.m. tomorrow.

[Traduction]

J'ose avancer, monsieur le président, que vous faites fausse route quand vous dites que l'alinéa (6) ne respecte pas le Règlement.

M. Bockstael: Je vous demande de vous prononcer et ensuite nous demanderons à la présidence de faire connaître sa décision.

M. Benjamin: Monsieur le président, il peut vous demander de vous prononcer après avoir entendu les arguments pour et contre l'opinion que vous avez énoncée en la matière et ensuite, vous serez en mesure de prendre une décision.

La présidence a déjà fait savoir qu'elle écouterait les arguments.

Le président: Monsieur Benjamin, vous avez la parole.

M. Benjamin: C'est vrai. Monsieur le président, j'avais presque terminé, et si M. Bockstael avait voulu prendre en considération ma remarque quand j'ai fait remarquer qu'il était 22 heures, il n'aurait pas eu à m'écouter davantage.

Quoi qu'il en soit, monsieur le président, je sou mets que cet amendement ne dépasse pas la portée du projet de loi ni celle des annonces faites par le gouvernement et les compagnies ferroviaires et qu'il est en fait une exigence minimale pour la protection de ceux à qui sera confiée la tâche de prolonger ces lignes servant au transport par voies ferrées.

Le président: Monsieur Benjamin, tout ce que vous dites peut bien être vrai, mais je maintiens qu'il n'appartient pas au Parlement et encore moins au présent Comité de légiférer à ce sujet. Je ne peux voir comment on peut passer une loi sur quelque chose qu'on ne peut prévoir, je déclare donc votre amendement irrecevable.

Une voix: Je vais en parler à l'Orateur plus tard.

Le président: L'Orateur a en effet plus de gallons que j'en ai, vous pourrez lui en parler.

M. Benjamin: Oui, nous allons essayer encore une fois.
L'article 29 est accepté avec les amendements.

Une voix: Pas par tous.

Le président: Le Comité veut-il entreprendre l'étude de l'article 30?

Des voix: Non.

Le président: Le Comité suspend ses travaux jusqu'à 9h30 demain matin.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From the Ministry of State for Economic Development:

Mr. Arthur Kroeger, Secretary.

Du ministère d'État au développement économique:

M. Arthur Kroeger, secrétaire.

From the Department of Transport:

Mr. Denis Lefebvre, General Counsel.

Du ministère des Transports:

M. Denis Lefebvre, avocat-général.

From the Canadian Transport Commission:

Mr. John Heads, Executive Director, Railway Transport
Committee.

De la Commission canadienne des Transports:

M. John Heads, directeur exécutif, Comité des transports
par chemin de fer.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 132

Tuesday, September 13, 1983

Chairman: Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 132

Le mardi 13 septembre 1983

Président: Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

Bill C-155, An Act to facilitate the transportation,
shipping and handling of western grain and to amend
certain Acts in consequence thereof

CONCERNANT:

Projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport,
l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et
modifiant certaines lois en conséquence

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the
Thirty-second Parliament, 1980-81-82-83

Première session de la
trente-deuxième législature, 1980-1981-1982-1983

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Robert Bockstael

MEMBERS/MEMBRES

Les Benjamin
Jean-Guy Dubois
Jesse Flis
Charles Mayer
Don Mazankowski
Bill McKnight
Marcel Ostiguy
John Reid—(10)

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Maurice A. Dionne

Vice-président: Robert Bockstael

ALTERNATES/SUBSTITUTS

Vic Althouse
Eva Côté
Rolland Dion
Gaston Gourde
Len Gustafson
Bert Hargrave
Bernard Loiselle
Doug Neil
Alain Tardif
Claude Tessier—(10)

(Quorum 6)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 69(4)(b)

On Tuesday, September 13, 1983:

Mr. Gustafson replaced Mr. Murta;
Mrs. Côté replaced Mr. Turner.

(CORRIGENDUM)

Issue No. 131: p. 9

After line 8, add the following thereto:

And the question being put on Clause 29, as amended, it was carried on division.

Conformément à l'article 69(4)b) du Règlement

Le mardi 13 septembre 1983:

M. Gustafson remplace M. Murta;
M^{me} Côté remplace M. Turner.

(CORRIGENDUM)

Fascicule n° 131: p. 9

Après la ligne 8, insérer ce qui suit:

L'article 29 modifié, mis aux voix, est adopté à la majorité.

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, SEPTEMBER 13, 1983
(198)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:41 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland-Miramichi*) presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Bockstael, Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Dubois, Flis, Mayer, Mazankowski and McKnight.

Alternates present: Mr. Althouse, Mrs. Côté, Messrs. Gustafson, Hargrave, Loisel and Tardif.

In attendance: Mr. Keith Thompson, Senior Counsel, Canadian Transport Commission and Mr. John Christopher, Research Officer, Library of Parliament.

Witnesses: *From the Ministry of State for Economic Development:* Mr. Arthur Kroeger, Secretary. *From the Department of Transport:* Mr. Denis Lefebvre, General Counsel and Mr. Mike Farquhar, Director General, Railway and Grain Transportation. *From the Grain Transportation Authority:* Mr. Paul Earl, Assistant Co-ordinator, Systems.

The Committee resumed consideration of Bill C-155, An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof.

On clause 30.

Mr. Mazankowski moved,—That Clause 30 be amended by deleting lines 42 and 43, on page 13, and substituting the following therefor:

“of railway cars by any agency, together with actions by other system participants, that affect the movement of grain.”

After debate thereon, by unanimous consent, Mr. Mazankowski withdrew his amendment.

On motion of Mrs. Côté, it was agreed,—That the French version of Clause 30 be amended by deleting the word “sur” in line 36 and the words “recommandation du comité” in line 37 on page 13.

Mr. Mazankowski moved,—That Clause 30 be amended by deleting lines 42 and 43, on page 13, and substituting the following therefor:

“of railway cars by any agency, together with actions by other system participants, that affect the movement of grain.”

The question being put on the said proposed amendment, it was agreed to.

Mr. Mazankowski moved,—That Clause 30 be amended by adding a new subclause (2), on page 13, and renumbering the subsequent subclauses accordingly:

“(2) Unless otherwise ordered by the Governor in Council the investigation under this section shall be completed and its findings reported pursuant to Clause 31 within thirty days of the appointment referred to in subclause 30(1).”

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 13 SEPTEMBRE 1983
(198)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9h41 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland-Miramichi*) (président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Bockstael, Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Dubois, Flis, Mayer, Mazankowski et McKnight.

Substituts présents: M. Althouse, M^{me} Côté, MM. Gustafson, Hargrave, Loisel et Tardif.

Aussi présents: M. Keith Thompson, avocat-conseil principal, Commission canadienne des transports et M. John Christopher, documentaliste, Bibliothèque du Parlement.

Témoins: *Du département d'État au développement économique:* M. Arthur Kroeger, secrétaire. *Du ministère des Transports:* M. Denis Lefebvre, avocat-conseil général et M. Mike Farquhar, directeur général, Transport ferroviaire et transport de céréales. *De l'administration du transport des grains:* M. Paul Earl, coordonnateur adjoint, Systèmes.

Le Comité reprend l'examen du projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence.

Article 30.

M. Mazankowski propose,—Que l'article 30 soit modifié par substitution aux lignes 39 et 40, page 13, de ce qui suit:

«des wagons par un organisme de même que sur les mesures prises par les autres participants, lesquelles ont une incidence sur les mouvements du grain.»

Après débat, du consentement unanime, M. Mazankowski retire son amendement.

Sur motion de M^{me} Côté, il est convenu,—Que la version française de l'article 30 soit modifiée par la suppression du mot «sur», à la ligne 36, et des mots «recommandation du Comité» à la ligne 37, page 13.

M. Mazankowski propose,—Que l'article 30 soit modifié par substitution aux lignes 39 et 40, page 13, de ce qui suit:

«des wagons par un organisme de même que sur les mesures prises par les autres participants, lesquelles ont une incidence sur les mouvements du grain.»

L'amendement susdit est mis aux voix et adopté.

M. Mazankowski propose,—Que l'article 30 soit modifié par l'adjonction d'un nouveau paragraphe (2), page 13, et par le renumérotage des paragraphes suivants en conséquence:

«2) Sauf ordre contraire du gouverneur en conseil, l'enquête visée au présent article doit être terminée dans les trente jours de la nomination visée au paragraphe 30(1) et le rapport prévu à l'article 31 doit être présenté dans le même délai.»

The question being put on the said proposed amendment, it was agreed to.

Mr. Mayer moved,—That Clause 30 be amended by deleting the words “agency or employee of an” after the word “Every”, in line 3, on page 14, and substituting the following therefor:

“system participant and agency or employee thereof or any person acting on behalf thereof”,

and deleting the word “agency” in line 4, on page 14.

After debate thereon, the question being put on the said proposed amendment, it was agreed to.

And the question being put on Clause 30, as amended, it was carried.

Clauses 31 and 32 carried.

On Clause 33.

Mr. Benjamin moved,—That Clause 33 be amended by deleting lines 25 to 45, on page 15, and substituting the following therefor:

“for the purpose of moving grain.

(2) The Minister may enter into agreements with the owners or lessees of railway cars.

(3) The Canadian Wheat Board shall administer and control any railway cars acquired or leased by the Board or leased by the Minister on behalf of Her Majesty.

(4) The Canadian Wheat Board may, in respect of railway cars under its administration and control, enter into agreements with the railway companies respecting the operation of the railway cars.

(5) The Canadian Wheat Board shall administer the allocation of rail cars used in the movement of grain.”

DECISION BY THE CHAIRMAN

MR. CHAIRMAN: Therefore I think any further discussion on this is academic because that is the point I was trying to come to when I asked my first question to Mr. Kroeger and because it restricts the powers of the Governor in Council as contained in Section 97(b) of the Canada Grain Act, it is out of order.

Mr. Benjamin moved,—That Clause 33 be amended by deleting lines 25 to 45, on page 14, and lines 1 to 8, on page 15, and substituting the following therefor:

“for the purpose of moving grain.

(2) The Minister may enter into agreements with the owners or lessees of railway cars.

(3) The Canadian Wheat Board shall administer and control any railway cars acquired or leased by the Board or leased by the Minister on behalf of Her Majesty.

(4) The Canadian Wheat Board may, in respect of railway cars under its administration and control, enter into agreements with the railway companies respecting the operation of the railway cars.”

At 11:24 o'clock a.m., the sitting was suspended.

L'amendement susdit est mis aux voix et adopté.

M. Mayer propose,—Que l'article 30 soit modifié par substitution à la ligne 4, page 14, de ce qui suit:

«Tout participant, organisme ou employé de ceux-ci ou personne mandatée par ceux-ci»,

Après débat, l'amendement susdit est mis aux voix et adopté.

L'article 30 modifié, mis aux voix, est adopté.

Les articles 31 et 32 sont adoptés.

Article 33.

M. Benjamin propose,—Que l'article 33 soit modifié par substitution aux lignes 22 à 40, page 14, et aux lignes 1 à 6, page 15, de ce qui suit:

«de Sa Majesté, acquérir ou louer des wagons en vue de leur utilisation pour les mouvements du grain.

(2) Le ministre peut conclure des accords avec des propriétaires ou des locataires de wagons.

(3) La Commission canadienne du blé assure la charge des wagons acquis ou loués par le ministre, pour le compte de Sa Majesté.

(4) La Commission canadienne du blé peut conclure des accords avec les compagnies de chemin de fer pour l'exploitation des wagons dont elle assure la charge.

(5) La Commission canadienne du blé assume la charge de l'affectation des wagons aux mouvements du grain.»

DÉCISION DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT: À mon avis, toute autre discussion à cet égard est donc théorique parce qu'il s'agit là du point que je voulais soulever lorsque j'ai posé ma première question à M. Kroeger, et parce que cet amendement les pouvoirs du gouverneur en conseil prévus à l'article 97(b) de la Loi sur les grains du Canada, il est irrecevable.

M. Benjamin propose,—Que l'article 33 soit modifié par substitution aux lignes 22 à 40, page 14 et aux lignes 1 à 6, page 15, de ce qui suit:

«de Sa Majesté, acquérir ou louer des wagons en vue de leur utilisation pour les mouvements du grain.

(2) Le ministre peut conclure des accords avec des propriétaires ou des locataires de wagons.

(3) La Commission canadienne du blé assure la charge des wagons acquis ou loués par le ministre, pour le compte de Sa Majesté.

(4) La Commission canadienne du blé peut conclure des accords avec les compagnies de chemin de fer pour l'exploitation des wagons dont elle assume la charge.»

A 11h24, le Comité suspend ses travaux.

At 11:30 o'clock, the sitting resumed.

The Committee resumed consideration of the proposed amendment of Mr. Benjamin,—That Clause 33 be amended by deleting lines 25 to 45, on page 14, and lines 1 to 8, on page 15, and substituting the following therefor:

“for the purpose of moving grain.

(2) The Minister may enter into agreements with the owners or lessees of railway cars.

(3) The Canadian Wheat Board shall administer and control any railway cars acquired or leased by the Board or leased by the Minister on behalf of Her Majesty.

(4) The Canadian Wheat Board may, in respect of railway cars under its administration and control, enter into agreements with the railway companies respecting the operation of the railway cars.

DECISION BY THE CHAIRMAN

MR. CHAIRMAN: I am glad you reread it, Mr. Benjamin, because it goes directly contrary to Clause 33 and is therefore out of order.

Mr. Mazankowski moved,—That Clause 33 be amended by adding after the word “leased”, in line 27, on page 14, the following thereto:

“and the Minister shall take every reasonable initiative to ensure that an adequate supply of rolling stock will be provided for the efficient, reliable and effective movement of grain on behalf of the grain producers.”

Mr. Mayer moved an amendment to the amendment by deleting the words “on behalf of the grain producers” after the word “grain”.

After debate thereon, the question being put on the said proposed amendment to the amendment, it was agreed to.

The question being put on the amendment, as amended, it was, by a show of hands, agreed to: Yeas: 6; Nays: 3.

Mr. Benjamin moved,—That Clause 33 be amended by deleting lines 34 to 40, on page 14, and renumbering the subsequent subclauses accordingly.

DECISION BY THE CHAIRMAN

MR. CHAIRMAN: It seems to me, however, that what you are trying to do in this amendment is exactly what you tried to do in the previous amendment, and that is remove the intent of Clause 33(3), which I would have to rule out of order, on the same grounds I ruled the last one out of order, in that it changes the intent of the bill. Furthermore, I do not believe the intent of the bill is what you suggest in your explanation it is, because it says, very clearly, “cars held by the Canadian Wheat Board on behalf of the Government of Canada.” On those grounds I would rule the amendment out of order.

Mr. Benjamin moved,—That Clause 33 be amended by deleting the period after the word “Minister” in line 40, on page 14, and substituting a comma and adding the following thereto:

A 11h30, le Comité reprend ses travaux.

Le Comité reprend l'examen du projet d'amendement de M. Benjamin,—Que l'article 33 soit modifié par substitution aux lignes 22 à 40, page 14 et aux lignes 1 à 6, page 15, de ce qui suit:

«de Sa Majesté, acquérir ou louer des wagons en vue de leur utilisation pour les mouvements du grain.

(2) Le ministre peut conclure des accords avec des propriétaires ou des locataires de wagons.

(3) La Commission canadienne du blé assure la charge des wagons acquis ou loués par le ministre, pour le compte de Sa Majesté.

(4) La Commission canadienne du blé peut conclure des accords avec les compagnies de chemin de fer pour l'exploitation des wagons dont elle assume la charge.»

DÉCISION DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT: Il est heureux que vous l'ayez relu, monsieur Benjamin, parce cet amendement va à l'encontre de l'article 33 et est donc irrecevable.

M. Mazankowski propose,—Que l'article 33 soit modifié par l'adjonction après le mot «grain», à la ligne 25, page 14, de ce qui suit:

«et il doit prendre toute mesure raisonnable afin de s'assurer, pour le compte des producteurs de grain, que les fournitures de matériel roulant seront suffisantes pour que les mouvements du grain s'effectuent de façon sûre et efficace.»

M. Mayer propose un sous-amendement par la suppression des mots «pour le compte des producteurs de grain» après le mot «s'assurer».

Après débat, le sous-amendement est mis aux voix et adopté.

L'amendement modifié, mis aux voix, est adopté par vote à main levée comme suit: Pour:6; Contre: 3.

M. Benjamin propose,—Que l'article 33 soit modifié par suppression des lignes 31 à 36, page 14, et par renumérotage des paragraphes subséquents en conséquence.

DÉCISION DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT: Il me semble que vous tentez de faire avec cet amendement ce que vous avez tenté de faire avec l'amendement précédent, à savoir neutraliser l'article 33(3), et je le déclarerai irrecevable par les mêmes motifs que ceux sur lesquels je me suis fondé pour déclarer irrecevable votre amendement précédent, savoir qu'il modifie l'esprit du projet de loi. De plus, je ne crois pas que l'esprit du projet de loi soit tel que vous le concevez dans votre explication, car il est expressément question de «wagons détenus par la Commission canadienne du blé pour le compte de l'État». Par ces motifs, je déclare l'amendement irrecevable.

M. Benjamin propose,—Que l'article 33 soit modifié par la suppression d'une virgule au point après le mot «ministre», à la ligne 36, page 14, et par l'adjonction de ce qui suit:

“any railway cars purchased by the Canadian Wheat Board from its pool accounts are not transferable.”

Mr. Gustafson moved an amendment to the amendment by deleting the words “are not transferable”.

The question being put on the said proposed amendment to the amendment, it was agreed to.

After debate thereon, the question being put on the said proposed amendment, it was negatived on the following division:

YEAS

Messrs.

Benjamin
GustafsonMayer
Mazankowski—4

NAYS

Messrs.

Bockstael
Côté (Mrs.)
FlisLoiselle
Tardif—5

The question being put on Clause 33, as amended, it was carried.

During the course of the meeting, Mr. Thompson, Committee Adviser, and the witnesses, answered questions.

At 12:52 o'clock p.m., the Committee adjourned until 3:30 o'clock p.m. this day.

AFTERNOON SITTING
(199)

The Standing Committee on Transport met at 3:42 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Bockstael, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Dubois, Flis, Mazankowski, McKnight and Reid (*Kenora—Rainy River*).

Alternates present: Mr. Althouse, Mrs. Côté, Messrs. Gourde (*Lévis*), Gustafson, Hargrave, Loiselle and Neil.

Other Members present: Messrs. Huntington, Schellenberger and Yurko.

In attendance: Mr. Keith Thompson, Senior Counsel, Canadian Transport Commission and Mr. John Christopher, Research Officer, Library of Parliament.

Witnesses: From the Ministry of State for Economic Development: Mr. Arthur Kroeger, Secretary. *From the Department of Transport:* Mr. Denis Lefebvre, General Counsel.

The Committee resumed consideration of Bill C-155, An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof.

On Clause 34.

«aucun wagons que la Commission canadienne du blé a acheté et imputé à ses comptes de livraison en commun n'est transférable.»

M. Gustafson propose un sous-amendement par la suppression des mots «n'est transférable».

Le sous-amendement, mis aux voix, est adopté.

Après débat, l'amendement est mis aux voix et rejeté à la majorité des voix, comme suit:

POUR

Messieurs

:
Benjamin
GustafsonMayer
Mazankowski—4

CONTRE

Messieurs

Bockstael
Côté (M^{me})
FlisLoiselle
Tardif—5

L'article 33 modifié, mis aux voix, est adopté.

Au cours de la séance, M. Thompson, conseiller du Comité, et les témoins ont répondu aux questions.

A 12h52, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 15h30.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI
(199)

Le Comité permanent des transports s'est réuni aujourd'hui à 15h42 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) (président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Bockstael, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Dubois, Flis, Mazankowski, McKnight et Reid (*Kenora—Rainy River*).

Substituts présents: M. Althouse, M^{me} Côté, MM. Gourde (*Lévis*), Gustafson, Hargrave, Loiselle et Neil.

Autres députés présents: MM. Huntington, Schellenberger et Yurko.

Aussi présents: M. Keith Thompson, avocat-conseil principal, Commission canadienne des transports et M. John Christopher, documentaliste, Bibliothèque du Parlement.

Témoins: Du département d'État au développement économique: M. Arthur Kroeger, secrétaire. *Du ministère des Transports:* M. Denis Lefebvre, avocat-conseil général.

Le Comité reprend l'examen du projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence.

Article 34.

Mr. Mazankowski moved,—That a new Clause 34 be added, after line 8, on page 15, and renumbering the subsequent clauses accordingly:

AGREEMENT WITH RAILWAY COMPANIES OTHER THAN RAILWAY COMPANIES SUBJECT TO THE JURISDICTION OF PARLIAMENT

“34.(1) The Minister may, on behalf of Her Majesty, enter into agreements with railway companies other than railway companies as defined in Section 2, where he finds that such railway companies carry grain from any point on their lines of railway west of Thunder Bay or Armstrong to Thunder Bay, Armstrong, Churchill or a port in British Columbia for export.

2. Any agreement entered into by the parties pursuant to subsection (1) shall impose obligations and grant rights which are in no substantive way any different from the obligations and rights contained in this Act, and without limiting the generality of the foregoing, such agreement shall

(a) not result in any enlargement of the Crow Benefit as defined in Section 34(1);

(b) impose on the railway company a requirement that it be subject to the same obligations which are imposed by this Act on railway companies as defined in Section 2;

(c) be subject to revision whenever any review of costing or other issues is performed pursuant to any provision of this Act; and,

(d) be subject to any regulations made pursuant to Section 60.”

After debate thereon, by unanimous consent, Mr. Mazankowski withdrew his amendment.

Mr. McKnight moved,—That a new Clause 34 be added after line 8, on page 15, and renumbering the subsequent clauses accordingly:

“ACCOMODATION FOR GRAIN TRAFFIC

34.(1) The company shall,

(a) furnish, at the place of starting, and at the junction of the railway with other railways, and at all stopping places established for such purpose, adequate and suitable accommodation for the receiving and loading of grain offered for carriage upon the railway;

(b) furnish adequate and suitable accomodation for the carrying, unloading and delivering of grain;

(c) without delay, and with due care and diligence, receive, carry and deliver all such grain;

(d) furnish and use all proper appliances, accomodation and means necessary for receiving, loading, carrying, unloading and delivering such grain; and

(e) furnish such other service incidental to transportation as is customary or usual in connection with the business of

M. Mazankowski propose,—Que le projet de loi C-155 soit modifié par adjonction, après la ligne 8, page 15, d'un nouvel article 34 et par renumérotage des articles suivants:

«Accords conclus avec des compagnies de chemin de fer autres que les compagnies de régime fédéral

34. (1) Le ministre peut conclure au nom de Sa Majesté des accords avec des compagnies de chemin de fer autres que celles qui sont définies à l'article 2, lorsqu'il estime que ces compagnies transportent du grain d'un point quelconque situé sur leurs lignes de chemin de fer à l'ouest de Thunder Bay ou d'Armstrong à destination de Thunder Bay, d'Armstrong, de Churchill ou d'un port de la Colombie-Britannique à des fins d'exportation.

2. Tout accord conclu entre les parties conformément au paragraphe (1) doit imposer des obligations et conférer des droits qui ne diffèrent pas essentiellement des droits et obligations prévus par la présente loi et, sans limiter la portée générale des dispositions qui précèdent, il doit:

a) ne pas avoir pour effet d'augmenter la subvention du Nid-de-Corbeau, telle qu'elle est définie au paragraphe 34(1);

b) assujettir la compagnie aux obligations que la présente loi impose aux compagnies de chemin de fer définies à l'article 2;

c) pouvoir être modifié dans tous les cas où un rajustement des coûts ou un réexamen d'autres questions est effectué conformément à une disposition quelconque de la présente loi; et

d) être assujetti à tout règlement pris conformément à l'article 60.»

Après débat, du consentement unanime, M. Mazankowski retire son amendement.

M. McKnight propose,—Qu'un nouvel article 34 soit ajouté après la ligne 6, page 15, et que les articles subséquents soient renumérotés en conséquence:

«Installations pour le transport du grain

34. (1) La compagnie doit:

a) fournir, au point de départ, aux points de jonction d'un chemin de fer avec d'autres chemins de fer, et à tous les points d'arrêt établis à cette fin, des installations convenables aux fins de la réception et du chargement du grain dont le transport est demandé;

b) fournir des installations convenables aux fins du transport, du déchargement et de la livraison du grain;

c) recevoir, transporter et livrer le grain, sans délai et avec tous les soins et toute la diligence nécessaires;

d) voir à la fourniture et se servir de tous les articles et moyens, et de toutes installations convenables et nécessaires à la réception, au chargement, au transport, au déchargement et à la livraison du grain; et

e) fournir, selon les instructions de la Commission, tout autre service accessoire au transport et généralement et affèrent aux activités d'une compagnie de chemin de fer.

a railway company, as may be ordered by the Commission.

2. Such adequate and suitable accommodation shall include reasonable facilities for the junction of private sidings or private branch railways with any railway belonging to or worked by the company, and reasonable facilities for receiving, forwarding and delivering grain upon and from those sidings or private branch railways, together with the placing of cars and moving them upon and from such private sidings and private branch railways.

3. If in any case such accommodation is not, in the opinion of the Commission, furnished by the company, the Commission may order the company to furnish the same within such time or during such period as the Commission deems expedient, having regard to all proper interests; or may prohibit or limit the use, either generally or upon any specified railway or part thereof, of any engines, locomotives, cars, rolling stock, apparatus, machinery, or devices, or any class or kind thereof, not equipped as required by this Act, or by any orders or regulations of the Commission made within its jurisdiction under the provisions of this Act.

4. Such grain shall be taken, carried to and from, and delivered at the places aforesaid on the due payment of the toll lawfully imposed by this Act.

5. For the purposes of this section the Commission may order that specific works be constructed or carried out, or that property be acquired, or that cars, motive power or other equipment be allotted, distributed, used or moved as specified by the Commission, or that any specified steps, systems or methods be taken or followed by any particular company or companies, or by railway companies generally, and the Commission may in any such order specify the maximum charges that may be made by the company or companies in respect of any matter so ordered by the Commission.

6. Every person aggrieved by any neglect or refusal of the company to comply with the requirements of this section has, subject to this Act, an action therefor against the company, from which action the company is not relieved by any notice, condition or declaration, if the damage arises from any negligence or omission of the company or of its servant.

7. The Commission may make regulations, applying generally or to any particular railway or any portion thereof, or may make an order in any case where it sees fit, imposing charges for default or delay by any company in furnishing accommodation, appliances, or means as aforesaid, or in receiving, loading, carrying, unloading or delivering grain, and may enforce payment of such charges by companies to any person injuriously affected by the default or delay; and any amount so received by any person shall be deducted from the damages recoverable or recovered by such person for the default or delay; and the Commission may, by order or regulation, determine what circumstances shall exempt any company from payment of any such charges.

(2) Des installations convenables comprennent des installations raisonnables aux fins de la jonction d'embranchements particuliers des voies ferrées appartenant à la compagnie ou construites par elle, et des installations raisonnables aux fins de la réception, de l'expédition et de la livraison du grain sur ces embranchements ou en provenance de ces derniers, et aux fins du placement et du déplacement des wagons sur ces embranchements particuliers ou en provenance de ces derniers.

(3) Dans tous les cas où la Commission estime que la compagnie ne fournit pas lesdites installations, elle peut lui ordonner de les fournir pendant la période ou dans le délai qu'elle estime nécessaire au point de vue efficacité, compte tenu de tous les intérêts en cause. La Commission peut aussi interdire ou limiter, de façon générale ou à l'égard d'un chemin de fer en particulier, totalement ou partiellement, l'utilisation de tout engin, wagon, matériel roulant, appareil, mécanisme, ou de toute locomotive ou machinerie, individuellement, par type ou par catégorie, qui ne sont pas équipés selon les exigences de la présente loi, d'un décret ou règlement dûment pris par la Commission aux termes de la présente loi.

(4) Le grain est pris, transporté dans une direction dans l'autre, et livré aux endroits susmentionnés moyennant le paiement des droits légalement imposés par la présente loi.

(5) Aux fins du présent article, la Commission peut ordonner que des ouvrages spécifiques soient construits ou des travaux effectués, que des biens soient acquis, que des wagons, du matériel moteur ou autre équipement soient affectés, répartis, utilisés ou déplacés selon les modalités qu'elle précise, ou que toute mesure ou méthode, ou tout système en particulier, soit pris ou suivi par une ou des compagnies en particulier ou par les compagnies de chemin de fer en général. Dans son ordonnance, la Commission peut préciser les limites maximales des obligations financières que les compagnies peuvent contracter à l'égard de chaque élément visé par l'ordonnance.

(6) Toute personne lésée par la négligence de la compagnie ou son refus de se conformer aux exigences du présent article *a*), sous réserve de la présente loi, un droit d'action à l'encontre de la compagnie. Si les dommages résultent de la négligence ou d'une omission de la compagnie ou d'un de ses mandataires, aucun avis, aucune condition ni déclaration ne peut avoir pour effet d'exonérer la compagnie.

(7) La Commission peut prendre des règlements qui s'appliquent de façon générale ou à un chemin de fer en particulier, en totalité ou en partie; elle peut rendre des ordonnances dans tous les cas où elle le juge à propos, afin d'imposer une amende dans les cas de défaut ou de retard de la compagnie à fournir les installations, les appareils ou les mécanismes susmentionnés, ou à recevoir, à charger, à transporter, à décharger ou à livrer le grain; elle peut exiger des compagnies le versement de telles amendes à toute personne lésée par ce défaut ou ce retard. Tout montant ainsi reçu par une personne vaut sur le montant des dommages-intérêts recouvrable ou recouvré par elle en raison du défaut ou du retard. La Commission peut, par ordonnance

8. The railway companies shall afford to the carriage of grain a level of accommodation equal to that afforded to the carriage of other traffic and failure to provide such a level shall be remedied by such orders as the Commission deems appropriate in the circumstances.

9.(a) Where the Administrator is of the opinion that reciprocal and other arrangements between railway companies are required to facilitate the efficient, adequate and reliable movement of grain on behalf of, and in the interests of grain producers, the Administrator shall apply to the Commission for such order or orders as may be required to achieve the necessary reciprocal and other arrangements between railway companies, and the Commission may make an order granting in whole or in part the Application of the Administrator.

(b) If the special circumstances of any case so require, the Commission may exercise any of the powers given to it by Sections 59 and 71 of the *National Transportation Act* and may thereby make an interim *ex parte* order or orders.

(c) Any railway company or person directly affected by an interim *ex parte* order made pursuant to paragraph 9(b) may at any time within ten days after becoming aware of such order, apply to the Commission to vary, amend or rescind such order and the Commission shall thereupon, on such notice to other parties interested as it may in its discretion think desirable, hear such application, and either amend, alter or rescind such order, or dismiss the application, as may seem to it just and right.

(d) Any interim order made pursuant to paragraph 9(b) shall apply for a period not to exceed one hundred and eighty days but any such order may, within the said period, be converted by the Commission to a permanent order.

(e) If railway companies affected by any order requiring them to provide reciprocal and other arrangements are unable to agree as to compensation each should receive or pay, the Commission may, by order, fix the amount of such compensation but in no instance shall such compensation exceed the variable costs associated with the provision of such reciprocal and other arrangements.

10.(a) For the purposes of this section, the Administrator may, on behalf of any grain shipper or group of grain shippers, commence any proceedings before the Commission or the Courts to secure any of the remedies herein provided.

(b) Where any remedy, against a railway company, other than the remedies provided herein, is available to shippers pursuant to this Act, the *Railway Act*, or the *National Transportation Act*, the Administrator is deemed to be a shipper and he may pursue such a remedy or remedies

ou par règlement, préciser les circonstances dans lesquelles une compagnie doit être exemptée du paiement de cette amende.

(8) Le niveau des installations consacrées au trafic du grain par une compagnie de chemins de fer doit être le même que le niveau consacré à d'autres types de trafic; le défaut d'atteindre ce niveau est corrigé par les ordonnances que la Commission juge appropriées dans les circonstances.

(9).a) Lorsque l'administrateur estime que des accords de réciprocité ou autres entre des compagnies de chemin de fer sont nécessaires, au nom et dans l'intérêt des producteurs de grain, afin que les mouvements du grain s'effectuent de façon plus efficace, adéquate et sûre, il doit demander à la Commission de rendre une ou des ordonnances visant la conclusion des accords nécessaires; la Commission peut accorder totalement ou partiellement, la demande de l'administrateur.

b) Si des circonstances particulières l'exigent, la Commission peut exercer l'un quelconque des pouvoirs qui lui sont conférés par les articles 59 à 71 de la Loi nationale sur les transports et par la même occasion, elle peut rendre une ou des ordonnances provisoires *ex parte*.

c) Toute personne ou toute compagnie de chemin de fer directement touchée par une ordonnance rendue en application de l'alinéa 9b) peut, dans un délai de dix jours après avoir eu connaissance de cette ordonnance, présenter une demande à la Commission en vue de la faire changer, modifier ou rescinder. Dès lors, la Commission peut entendre cette personne ou cette compagnie, une fois que les autres parties intéressées ont été avisées selon qu'elle le juge à propos. La Commission rend une ordonnance qu'elle estime juste et raisonnable et peut changer, modifier ou rescinder l'ordonnance, ou rejeter la demande.

d) Toute ordonnance provisoire rendue aux termes de l'alinéa 9b) n'est valide que pour une période de cent quatre-vingt jours; elle peut toutefois, au cours de cette période, être convertie par la Commission en une ordonnance permanente.

e) Si les compagnies de chemin de fer touchées par une ordonnance leur enjoignant de conclure des accords de réciprocité ou autres ne peuvent s'entendre sur le montant de l'indemnisation, la Commission peut, par ordonnance, fixer ce montant, qui ne peut, pour aucun motif, dépasser les coûts variables afférents à la conclusion de tels accords.

(10).a) L'administrateur peut, au nom de tout expéditeur de grain ou groupe d'expéditeurs de grain, amorcer des procédures devant la Commission ou devant les tribunaux, afin de préserver tout recours que leur accorde le présent article.

b) Aux fins de tout recours que possèdent les expéditeurs de grain contre une compagnie de chemin de fer en vertu de la Loi sur les chemins de fer, de la Loi nationale sur les transports ou de la présente loi, à l'exclusion des recours prévus au présent article, l'administrateur est réputé être un expéditeur de grain. Il peut exercer lui-même un tel

and any remedy or remedies he obtains, shall to the fullest possible degree, apply to all grain shippers.”

After debate thereon, the question being put on the said proposed amendment, it was negatived on the following division:

YEAS

Messrs.

Benjamin
Mazankowski

McKnight
Neil—4

NAYS

Messrs.

Bockstael
Côté (Mrs.)
Flis

Gourde (*Lévis*)
Reid (*Kenora—Rainy*
River)—5

During the course of the meeting, Mr. Thompson, Committee Adviser, and the witnesses, answered questions.

At 6:05 o'clock p.m., the Committee adjourned until 7:30 o'clock p.m. this day.

recours et s'il obtient gain de cause, chaque expéditeur de grain doit en bénéficier dans toute la mesure du possible.»

Après débat, l'amendement susdit est mis aux voix et rejeté à la majorité des voix, comme suit:

POUR

Messieurs

Benjamin
Mazankowski

McKnight
Neil—4

CONTRE

Messieurs

:
Bockstael
Côté (M^{me})
Flis

Gourde (*Lévis*)
Reid (*Kenora—Rainy*
River)—5

Au cours de la séance, M. Thompson, conseiller du Comité, et les témoins ont répondu aux questions.

A 18h05, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 19h30.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

*(Recorded by Electronic Apparatus)**[Texte]*

Tuesday, 13 September 1983

• 0941

The Chairman: Order, please. We are resuming consideration of Bill C-155, and we are on Clause 30.

On Clause 30

The Chairman: I have notice of an amendment from Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, before we move the amendment, my colleague Mr. Gustafson would like to ask a few questions generally, and I think perhaps other members may want to address a few general questions before the amendment is moved, if that meets with your approval.

The Chairman: Mr. Gustafson.

Mr. Gustafson: Mr. Chairman, basically, just for information, in my area the allocation of railway cars and the distribution of those cars have caused some very real problems, particularly going out on some of the branch lines. Just to give you an example, if cars were to come out on Friday afternoon at 4.00 o'clock and they would reach the terminal spot of, say, Weyburn and then were to go down the Assiniboia line at that hour of the day, it was found in several cases that they would not head out on that line that day but they would all be dispatched in Weyburn at the various points there; unhooked and gone.

What happens in a case like that? Is there within the parameters of this investigation the possibility of looking into that kind of situation? If they get behind on allocation of cars out on a line one week, it is almost impossible to make that up. Trossachs, for instance, in my area was a point that had that very difficult situation. They lose out on their cars this week. That puts them behind; and then they get into a grain glut situation in a small elevator. It almost appeared to me that the situation might be that the train crew was in a hurry to get off at 4.00 o'clock. It would have been 6.00 or 7.00 or 8.00 o'clock before they had made the run and come back, so they dumped the cars and they were gone.

The Chairman: Mr. Kroeger.

Mr. Arthur Kroeger (Secretary, Ministry of State for Economic Development): Mr. Chairman, fortunately Mr. Earl of the Grain Transportation Co-ordinator's Office is here, and I think he is probably best placed to respond to Mr. Gustafson's question.

The Chairman: Mr. Earl.

• 0945

Mr. Paul Earl (Assistant Co-ordinator, Systems and Planning, Grain Transportation Authority): Just so I understand the question, Mr. Chairman, is it whether this clause would permit an investigation of that . . .

TÉMOIGNAGES

*(Enregistrement électronique)**[Traduction]*

Le mardi 13 septembre 1983

Le président: À l'ordre, je vous prie. Nous reprenons l'étude du projet de loi C-155, et nous en sommes à l'article 30.

Sur l'article 30.

Le président: J'ai un avis d'amendement de M. Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, avant que nous ne proposons l'amendement, mon collègue, M. Gustafson aurait quelques questions générales à poser. Il y aura peut-être également d'autres membres qui voudront en faire autant avant que l'amendement ne soit proposé, si toutefois vous êtes d'accord.

Le président: Monsieur Gustafson.

M. Gustafson: Monsieur le président, je voudrais avoir quelques renseignements pour ma gouverne. Dans ma région, l'attribution et la répartition des wagons de chemins de fer ont posé des problèmes très réels, notamment sur certains embranchements. Par exemple, si les wagons devaient venir le vendredi après-midi à quatre heures, atteindre le terminal de, mettons, Weyburn pour ensuite être acheminés sur l'embranchement d'Assiniboia, il est arrivé plusieurs fois qu'ils ne soient pas envoyés sur cet embranchement le jour même mais répartis à divers endroits à Weyburn. Terminé; le convoi était disparu.

Que se passe-t-il dans un cas comme celui-là? Est-il possible d'aborder ce genre de problème dans le cadre de l'enquête en question? Si, au cours d'une semaine donnée, on prend du retard dans l'affectation des wagons, il est presque impossible de rattraper ce retard par la suite. C'est ainsi que la localité de Trossachs, dans ma région, s'est retrouvée dans une situation extrêmement difficile. Si on leur enlève des wagons au cours d'une semaine, ces gens-là prennent du retard et, comme il s'agit d'un petit élévateur, il y a ensuite engorgement. Ce qui se passe, on dirait, c'est que les cheminots ont hâte de quitter le travail à 16 heures. S'ils amenaient les wagons sur place, il serait 18, 19 ou 20 heures quand ils rentreraient; alors ils laissent sur place les wagons, qui disparaissent.

Le président: Monsieur Kroeger.

M. Arthur Kroeger (secrétaire, département d'État au développement économique): Monsieur le président, heureusement, M. Earl, du bureau du coordinateur du transport des céréales, est avec nous. C'est sans doute lui qui est le mieux placé pour répondre à M. Gustafson.

Le président: Monsieur Earl.

M. Paul Earl (coordonnateur adjoint, Systèmes et planification, Office du transport du grain): Je voudrais être sûr d'avoir bien compris la question, monsieur le président. S'agit-il de savoir si cet article permet de faire une enquête sur . . .

[Text]

Mr. Gustafson: Yes, if you could have an investigation. It says:

appoint a person to investigate the allocation of railway cars

and the movement of grain by the agency, which is basically the Canadian Grain Commission, I take it.

Mr. Earl: In that case, if it were related to cars on a specific line, it would most probably be closely related to the block shipping system, which would then entail looking at the Canadian Wheat Board's role.

I am sorry; did you hear me?

Mr. Gustafson: No, I did not get that.

Mr. Earl: I said in that particular case, where it involved cars up and down a specific railway line, it would be most closely related to the block shipping system, which is under the control of the Canadian Wheat Board. So in that particular case I suspect the board would be the agency to be investigated. I do not see . . .

Mr. Gustafson: So you are saying this clause would not cover that investigation, or have any authority?

Mr. Earl: I do not see why it would not. Perhaps one of the legal counsel could comment on that, or Mr. Kroeger. I guess my feeling is that the board in this case would be the agency involved and that this clause would permit investigation of their activities.

Mr. Kroeger: Mr. Chairman, I agree with Mr. Earl. I do not see why the kind of situation that Mr. Gustafson describes could not be made a matter of investigation, particularly if there were a sense in the grain transportation committee that that should be done.

A general explanation I should give about Clause 30: This is a departure, and it is one of the few, from a recommendation made by the so-called Central Co-ordinating Agency Task Force. That task force talked about appointing an arbitrator, who was supposed to solve disputes and kind of make a ruling within 72 hours on a particular situation. The more we discussed that in the legislative task force, the more we concluded that it would not work. Seventy-two hours in the grain transportation business is a long time, and by the time you got your arbitrator appointed and he investigated and made his report a whole week could have gone by.

So this clause represents a shift in emphasis from someone who goes in to unsnarl a particular situation that arises to a rather broader approach where what you are really talking about are car allocation practices. You are trying to get at system problems, basic habits that one or other of the players might have that are causing some difficulties for the movement of grain. If there were a persistent phenomenon of the kind that Mr. Gustafson refers to, there is no reason why that could not be investigated under Clause 30.

Mr. Gustafson: I think it is important to realize that many times probably the blame is put on the allocation but it is

[Translation]

M. Gustafson: C'est bien cela. L'article prévoit:

le gouverneur en conseil peut (. . .) nommer une personne chargée d'enquêter sur l'affectation des wagons

par un organisme aux mouvements du grain. Sauf erreur, le terme organisme désigne principalement la Commission canadienne des grains.

M. Earl: Dans ce cas, s'il s'agit des wagons affectés à un embranchement particulier, ce serait probablement le système d'expédition par train-bloc qui serait en cause; c'est donc le rôle de la Commission canadienne du blé qu'il faudrait étudier.

Je suis désolé. M'avez-vous bien entendu?

M. Gustafson: Non, je n'ai pas saisi.

M. Earl: J'ai dit que dans ce cas particulier, puisqu'il s'agit de wagons affectés à un embranchement bien précis, c'est probablement le système d'expédition par train-bloc qui est en cause; ce système relève de la Commission canadienne du blé. Par conséquent, c'est sur cette commission qu'il faudrait faire enquête. Je ne vois pas . . .

M. Gustafson: Vous me dites donc que cet article ne prévoit pas ce genre d'enquête, qu'il ne s'appliquerait pas?

M. Earl: Je ne vois pas pourquoi il ne s'appliquerait pas. M. Kroeger ou l'un des juristes auraient peut-être des observations à faire là-dessus. À mon avis, c'est la commission qui serait en cause ici, et cet article permettrait de faire enquête sur ses activités.

M. Kroeger: Monsieur le président, je suis d'accord avec M. Earl. Je ne vois pas pourquoi la situation que décrit M. Gustafson ne pourrait pas faire l'objet d'une enquête, surtout si le Comité du transport du grain juge l'enquête utile.

Je devrais peut-être donner une explication générale de l'article 30. Il s'agit d'un cas, et c'est l'un des rares, où on s'est éloigné de la recommandation faite par le groupe de travail de l'organisme central de coordination. Ce groupe avait proposé la nomination d'un arbitre qui devait pouvoir régler les différends et rendre des décisions dans les 72 heures suivant l'apparition des problèmes. Mais en approfondissant la question avec le groupe de travail sur la mesure législative, nous avons conclu que cette solution ne pourrait pas marcher. Dans le transport du grain, 72 heures, c'est long; avant qu'on ait nommé l'arbitre, qu'il ait fait enquête et produit son rapport, il faudrait une longue semaine.

Cet article traduit donc un changement d'optique. Au lieu de confier à quelqu'un le soin de débrouiller une situation, on adopte une approche plus large, et on s'occupe en fait des pratiques d'affectation des wagons. On essaie de s'attaquer aux problèmes qui entravent le fonctionnement du système, aux comportements de base de telle ou telle personne en cause qui peuvent être à l'origine de difficultés dans l'acheminement du grain. S'il y a des difficultés persistantes comme celles dont parle M. Gustafson, il n'y a pas de raison pour qu'on ne fasse pas enquête en vertu de l'article 30.

M. Gustafson: Il importe de prendre conscience que, bien souvent, même si l'on met en cause l'affectation des wagons, ce

[Texte]

really the distribution of the allocation. Is there any mechanism of safeguard here?

Mr. Kroeger: It depends on what level of detail, I guess, one can get down to in specifying safeguards. When you are talking about how long a car is going to spend at a particular point in western Canada it is pretty difficult to do that by statute.

Mr. Gustafson: That is really the problem we have out there, and this is an area that this bill should address.

Mr. Kroeger: I think the intent, Mr. Chairman, is that the mechanisms in the bill ought to over time give rise to improvements in various specific manifestations of car allocation and car movement, but the entity that is best placed to look at any specific situation that comes up is the administrator and the Senior Grain Transportation Committee.

• 0950

Mr. Gustafson: The problem that comes up here is, as you say, and you mentioned 72 hours, if you get a complex problem like that, and with the multiplier effect of time, you soon get a line so blocked up with wheat that it is going to take some special treatment to clear up a very difficult situation.

Mr. Kroeger: We rejected the 72-hour idea, because we did not think that would work. Rather, if you got serious snarls developing in the system, I think the administrator would have the first responsibility to get on the telephone to whoever was involved, whether it was a railway company, or a wheat pool, or the Wheat Board, or the Grain Commission, and find out what was going on and try to help in dealing with that particular snarl on a particular line of railway. But if you had certain kinds of snarls that were turning up month after month and always for the same reason, that would be a good subject then to appoint someone to investigate—what is the practice that is causing this to happen over and over again.

Mr. Gustafson: Could you tell me, Mr. Kroeger, if for instance 10 cars were allocated to a certain point on the branch line and they did not get out there that week, is there any safeguard in the system to ensure that they would get out there without sending in a person to investigate?

Mr. Kroeger: I suppose the chain of events would be that someone would get on the phone to Sask Pool and say: What is going on?

Mr. Gustafson: Or phone their member of Parliament.

Mr. Kroeger: Or phone their member of Parliament. But if they wanted to deal with it right on the ground in the west, they might phone Sask Pool and say: What is going on? And depending on the kind of explanation that Sask Pool gave, the next place to go would be the administrator, saying: We have a real fowl-up out here, can you not do something about it? At that point, it would become the administrator's job to get on the telephone and go and see some of the participants in Winnipeg, or wherever, to see whether that could not be dealt

[Traduction]

serait plutôt à la répartition qu'il faudrait s'en prendre. Y a-t-il quelque mécanisme qui permette d'offrir des garanties à cet égard?

M. Kroeger: Cela dépend sans doute du niveau de précision exigé dans ces garanties. S'il s'agit de savoir combien de temps un wagon passera à tel ou tel endroit, dans l'Ouest, il n'est pas facile de le préciser par voie législative.

M. Gustafson: C'est justement le problème auquel nous nous heurtons, et c'est là-dessus que ce projet de loi devrait porter.

M. Kroeger: Monsieur le président, le projet de loi doit selon moi prévoir des mécanismes qui, avec le temps, permettront d'améliorer les divers aspects de l'affectation et de l'acheminement des wagons. L'organisme le mieux placé pour étudier des situations particulières est, outre l'administrateur, le Comité supérieur du transport du grain.

M. Gustafson: Le problème qui se pose ici, et vous avez parlé de délais de 72 heures, c'est que lorsque surgit une difficulté très complexe comme celle-là, le temps ne fait que l'aggraver; bientôt, c'est tout l'embranchement qui est engorgé, et il faut alors prendre des mesures spéciales pour situation devenue extrêmement difficile.

M. Kroeger: Nous avons rejeté la proposition d'arbitrage en 72 heures; il nous a semblé qu'elle ne marcherait pas. Si de graves problèmes surgissent, ce serait plutôt à l'administrateur d'intervenir, de téléphoner aux parties en cause, que ce soit une compagnie ferroviaire, un syndicat du blé, la Commission canadienne du blé ou la Commission des grains pour voir ce qui se passe et essayer de trouver une solution aux difficultés qui se posent sur tel ou tel embranchement. Mais si certains problèmes reviennent mois après mois, et toujours pour les mêmes raisons, il serait bon de charger quelqu'un de faire enquête sur les causes de ces problèmes incessants.

M. Gustafson: Mettons qu'une dizaine de wagons sont affectés à un point donné sur un embranchement mais ne s'y trouvent pas telle ou telle semaine. Pourriez-vous me dire, monsieur Kroeger, si le système peut garantir l'envoi des wagons sans qu'il faille dépêcher un enquêteur?

M. Kroeger: Je crois que, selon la marche normale, il faudrait que quelqu'un appelle le Syndicat du blé de la Saskatchewan pour demander ce qui se passe.

M. Gustafson: Ou téléphone au député.

M. Kroeger: Ou encore. Mais si on veut régler le problème sur place, dans l'Ouest, il faudrait téléphoner au Syndicat de la Saskatchewan pour savoir ce qui se passe. Selon l'explication reçue, on peut ensuite s'adresser à l'administrateur, le mettre au courant des problèmes et lui demander d'intervenir. A partir de ce moment-là, c'est à l'administrateur de rejoindre les parties en cause, que ce soit à Winnipeg ou ailleurs, pour tâcher de trouver une solution. Voilà le genre de problème courants que, espérons-nous, l'administrateur pourra contribuer à résoudre.

[Text]

with. That is the sort of day-by-day situation we hope the administrator will be able to help with.

Mr. Gustafson: I am sure you can appreciate the kind of complex problem that can evolve . . .

Mr. Kroeger: Indeed.

Mr. Gustafson: —out of this very, very serious type of situation that develops on these kinds of lines. It must be addressed.

Mr. Kroeger: We hope the mechanisms in the bill will in fact provide a way of addressing it.

The Chairman: Thank you, Mr. Gustafson.

Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Kroeger, is there any reason why the investigation will be limited to investigating agencies only, and in this case "agency" meaning the Canadian Grain Commission, the Canadian Wheat Board, the administrator, or any person acting on behalf of any of them in the allocation of rail cars? I suspect there could be some inhibitions to the orderly allocation of rail cars beyond the extent of the agencies. Why would it not be broadened to include the system participants as well as the agencies?

Mr. Kroeger: The only entities that are at least formally charged with responsibility for car allocation are the agencies of the government. I think in practice of course the pools and others also play a part in that. Mr. Earl might be able to comment on their role in relation to one or other of the agencies specified in this bill.

The Chairman: Mr. Earl.

Mr. Earl: It is certainly true that what we call "car allocation" is a kind of a verbal shorthand for a very long and complex process with a lot of steps involved in it. The grain companies particularly have a role in the block shipping system, because the board allocates to the block, but the elevator companies allocate down to the point.

• 0955

The counter argument there, I suppose, is that the agency, and in this case we are speaking of the board, does maintain control and through what they call their block supervisors, who are employees of the board who manage the block shipping system, they do act to sort out problems that may arise because of the company's allocation procedures. So the board, in a sense, does retain control at that level as well.

Mr. Mazankowski: That is right in theory, but in practice it does not work that way. As one who receives complaints on numerous occasions about the allocation of cars, you phone the Wheat Board and the Wheat Board says: Look, we have given those guys more cars in that particular block this year than last year, we know of the specified circumstances there, what are they complaining about? Get hold of your elevator

[Translation]

M. Gustafson: Je suis sûr que vous pouvez saisir toute la complexité du problème que peut entraîner . . .

M. Kroeger: Bien sûr.

M. Gustafson: . . . ce genre de situation très grave qui se produit sur ces embranchements. Il faut s'en occuper.

M. Kroeger: Nous espérons que les dispositions prévues dans le projet de loi permettront de le faire.

Le président: Merci, monsieur Gustafson.

Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Je vous remercie, monsieur le président. Monsieur Kroeger, y a-t-il quelque raison pour que l'enquête soit limitée aux organismes, ce terme désignant ici la Commission canadienne du blé, la Commission canadienne des grains, l'administrateur ou toute personne mandatée par eux, en ce qui concerne l'affectation des wagons? Je suppose qu'il peut y avoir d'autres obstacles à l'affectation normale des wagons en dehors de ces organismes. Pourquoi ces enquêtes ne pourraient-elles pas porter sur tous les participants du système au lieu des seuls organismes?

M. Kroeger: Officiellement, les seuls qui aient un rôle à jouer dans l'affectation des wagons sont les organismes du gouvernement. Dans les faits, il est évident que les syndicats et d'autres parties intéressées ont également un rôle à jouer. M. Earl pourrait préciser leur rôle par rapport à l'un ou l'autre des organismes que mentionne le projet de loi.

Le président: Monsieur Earl.

M. Earl: Il est indéniable que ce qu'on appelle «affectation des wagons» est une expression simplifiée qui désigne un processus très long et complexe comportant une multitude d'étapes. Plus particulièrement, les compagnies céréalières ont un rôle à jouer dans le système d'expédition par train-bloc; la commission fait l'affectation pour le bloc, mais ce sont les exploitants d'élévateurs qui font ensuite l'affectation aux différents points.

On pourra sans doute objecter que l'organisme, en l'espèce il s'agit de la commission, conserve le contrôle et que, par l'entremise de ce qu'on appelle des surveillants de blocs, ce sont des employés de la commission qui dirigent le système d'expédition par train-bloc, il intervient pour régler les problèmes qui surgissent à cause des méthodes d'affectation de la compagnie. De ce point de vue, la commission conserve donc le contrôle à ce niveau-là aussi.

M. Mazankowski: En principe, vous avez raison, mais dans les faits, ce n'est pas toujours ainsi que les choses se passent. Je reçois souvent des plaintes au sujet de l'affectation des wagons. Si je téléphone à la Commission canadienne du blé, voici ce qu'on me répond: Nous leur avons donné davantage de wagons que l'an dernier. Nous connaissons la situation là-bas; de quoi se plaignent-ils? Adressez-vous donc à l'exploitant de l'éléva-

[Texte]

company. You get hold of the elevator company and it breaks down into the allocation of either the pool or the UGG, and depending upon the competition in one point versus no competition in the other, that is the way the allocation is prescribed. I think, if not in a formal way in a clearly tangential way, other system participants are involved in the car allocation.

I think by restricting it simply to the agencies you are going to be involved in the same runaround. It is not an improvement at all. It seems to me that they have to be involved, because they are, as I said, if not formally at least in a tangential way clearly associated with the car allocation. It is more important now than ever with the consolidation and with the fact that there may not be competition in a point. Competition really sort of stabilizes that particular area. We find that all grain elevator companies, depending upon their certain market environment in that particular area or that particular block, play one point against the other to the detriment of the producer.

Mr. Chairman, I think this clause is very weak in that regard and I would like to see it broadened to include the system participants, quite frankly.

The Chairman: Mr. Lefebvre.

Mr. D. Lefebvre (General Counsel, Transport Canada): Mr. Chairman, if I may comment: The acts do not give to the grain companies any power over the allocation of cars, it is given to the board, or the administrator, or the grain commission. Reading the words at the end in the definition of agency, "agency" means those agencies listed:

or any person acting on behalf of any of them in the allocation of railway cars.

I think this might very well include a grain company; if the board does not go right to the allocation of cars to every elevator but gives it to a grain company to allocate within a block, I think this power here might cover them. Maybe we can just add a word or two to make sure that it does cover if the board acts through a participant or a grain company.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, that is primarily why we moved the amendment. I think Mr. Lefebvre is correct; while in a strictly legal and technical sense the elevator companies are not empowered legislatively to allocate, they in fact do allocate, and that is essentially where the problem arises or where it at least becomes a conflict between the two parties.

Mr. Chairman, it might be appropriate for me to move my amendment, because it may very well serve to clean up the wording to make it fairly clear that it extends beyond the agencies.

The Chairman: Before you move it . . . do you want to speak before or after the . . . ?

Mr. Flis: Before, please.

[Traduction]

teur. Si je communique avec ce dernier, je me rends compte que tout se joue dans l'affectation du syndicat ou de la UGG, selon la concurrence qui se manifeste à tel ou tel point. Voilà comment l'affectation se fait. À mon avis, d'autres participants interviennent dans l'affectation des wagons, sinon officielle- ment, du moins de façon indirecte.

Je crois que si les enquêtes se limitent aux organismes, ce sera encore le même manège. Ce n'est pas ce que j'appelle une amélioration. Il faut tenir compte de ces autres participants parce qu'il me semble indéniable, je le répète, qu'ils interviennent sinon officiellement du moins indirectement dans l'affectation des wagons. C'est aujourd'hui plus important que jamais, étant donné le regroupement et le fait qu'il ne peut y avoir aucune concurrence à un point donné. La concurrence a vraiment un effet de stabilisation. Nous constatons que tous les exploitants d'éleveurs à grain, selon le marché d'une région ou d'un bloc donné, se servent de tel ou tel point contre tel ou tel autre, au détriment du producteur.

Monsieur le président, j'estime que cet article laisse beaucoup à désirer à cet égard. Je voudrais qu'on en élargisse l'application pour que tous les participants soient visés.

Le président: Monsieur Lefebvre.

M. D. Lefebvre (juriste, Transports Canada): Monsieur le président, puis-je faire une observation? Les dispositions législatives n'attribuent aux compagnies céréalères aucun pouvoir sur l'affectation des wagons. Cela est laissé à la commission, à l'administrateur ou encore à la Commission des grains. Permettez-moi de reprendre la fin de la définition du terme organisme, qui désigne tous les organismes énumérés:

ou toute personne agissant en leur nom en ce qui concerne l'affectation des wagons

Je crois que cela peut très bien s'appliquer au cas d'une compagnie céréalère. Si la commission ne s'occupe pas de l'affectation des wagons à tous les éleveurs, mais laisse à la compagnie le soin de le faire dans un bloc, je crois que cette disposition pourrait s'appliquer. Nous pourrions peut-être ajouter un ou deux mots pour qu'il soit plus clair que la disposition s'applique si la commission agit par l'entremise d'un participant ou d'une compagnie céréalère.

M. Mazankowski: Monsieur le président, c'est la raison principale de notre amendement. Je crois que M. Lefebvre a raison; bien que, sur un plan strictement juridique, les exploitants d'éleveurs n'aient aucun pouvoir d'affectation, ils s'occupent effectivement d'affectation. Et c'est surtout là que les problèmes se posent, que surgissent les différends entre les deux parties.

Monsieur le président, ce serait peut-être le moment de présenter mon amendement, car il pourrait fort bien permettre de clarifier le libellé afin qu'il soit assez évident que l'enquête ne se limite pas aux organismes.

Le président: Avant que vous ne le proposiez . . . Voulez-vous prendre la parole avant ou après que . . . ?

M. Flis: Avant, je vous prie.

[Text]

The Chairman: I will hear from Mr. Flis, first, then I will come back to you.

Mr. Flis: I think Mr. Mazankowski is right. I do not think there is any harm in clarifying that it does include all system participants and agencies. We have a problem only with its position, with where it is inserted, because if it is inserted after "investigate" you are investigating the participants and the agencies, where really the intent is to investigate the allocation of the railway cars as it pertains to all participants and agencies. If Mr. Mazankowski could find a better location for the same amendment, maybe putting it at the end, or somewhere...

• 1000

The Chairman: By all system participants and agencies.

Mr. Mazankowski: Why not just incorporate it in line 43, striking out 43 and adding the words: "all system participants and agencies."

Would that cause any problems, Mr. Lefebvre?

Mr. D. Lefebvre: Maybe a simpler way would be to broaden the definition of agency.

Mr. Mazankowski: All right.

Mr. D. Lefebvre: And at the end simply add: "and includes any system participant that may have any responsibilities."

Mr. Mazankowski: Just a minute. Mr. Thompson, would you...?

Mr. Thompson: If that wording is used, it will exclude the railways. If the wording were to be "any system participant having responsibility for the allocation of cars", I think basically you would confine the definition to only those agencies that have been given that power. If that is the intent, then fine.

Mr. Mazankowski: That is not my intent, Mr. Chairman, Mr. Thompson.

Mr. Thompson: The railways technically do not have allocation powers under any of the provisions.

Mr. Mazankowski: But they control the throttles.

It certainly would not be my intention to exclude the railways, Mr. Lefebvre. So to the extent that you can incorporate it wherever you may wish in order to satisfy the legal wording, I certainly want to make it very clear that all system participants should have the prospect of undergoing investigation.

Mr. D. Lefebvre: Mr. Kroeger has developed some wording here that would add after the end of agency...

Mr. Mazankowski: In Clause 30.(1)?

Mr. D. Lefebvre: Yes.

Mr. Mazankowski: Okay.

Mr. Kroeger: Mr. Chairman, the wording that I thought we might try out would be:

The Governor in Council may appoint a person to investigate the allocation of railway cars by any agency, together

[Translation]

Le président: Je donne la parole à M. Flis et ensuite je reviendrai à vous.

M. Flis: Je crois que M. Mazankowski a raison. Je ne crois pas qu'il y ait grand mal à dire plus clairement que tous les participants et organismes sont visés. Le seul problème est de savoir où insérer la modification. Si on le fait après le terme enquêter, on croira que l'enquête porte sur les participants et les organismes alors qu'on veut dire en fait qu'elle portera sur l'affectation des wagons, dans la mesure où tous les participants et organismes s'en occupent. Monsieur Mazankowski peut peut-être proposer une meilleure solution. On pourrait peut-être mettre l'amendement à la fin ou ailleurs...

Le président: Par tous les participants et organismes.

M. Mazankowski: Pourquoi ne pas simplement incorporer cela à la ligne 39, en radiant la ligne 39 et en y ajoutant les mots: «tous les participants et organismes».

Cela causerait-il des problèmes, monsieur Lefebvre?

M. D. Lefebvre: Il serait peut-être plus simple d'élargir la définition d'organisme.

M. Mazankowski: D'accord.

M. D. Lefebvre: Et simplement ajouter à la fin: «et comprend tout participant qui a des responsabilités».

M. Mazankowski: Un instant. Monsieur Thompson, pourriez-vous...?

M. Thompson: Si on dit cela, les chemins de fer seront exclus. Si on disait: «tout participant ayant des responsabilités concernant l'affectation des wagons», je pense que cela limiterait la définition exclusivement aux organismes qui ont été investis de ce pouvoir. Si telle est l'intention, très bien.

M. Mazankowski: Ce n'est pas mon intention, monsieur le président, monsieur Thompson.

M. Thompson: Techniquement, les chemins de fer n'ont pas le pouvoir d'affecter des wagons aux termes des dispositions.

M. Mazankowski: Mais ils contrôlent l'exploitation.

Je ne voudrais certainement pas exclure les chemins de fer, monsieur Lefebvre. Pourvu que vous puissiez incorporer cette disposition de manière à avoir un libellé satisfaisant, je veux qu'il soit très clair que tous les participants soient susceptibles de faire l'objet de l'enquête.

M. D. Lefebvre: M. Kroeger a formulé un libellé qui ajouterait après le mot organisme...

M. Mazankowski: Pour le paragraphe 30.(1)?

M. D. Lefebvre: Oui.

M. Mazankowski: D'accord.

M. Kroeger: Monsieur le président, voici ce que j'ai à proposer:

Le gouverneur en conseil peut nommer une personne chargée d'enquêter sur l'affectation des wagons par un

[Texte]

with actions by other system participants that affect the movement of grain.

Mr. Mazankowski: Together with action . . .

Mr. Kroeger: By other system participants that affect the movement of grain.

Mr. Mazankowski: I just ask you, Mr. Kroeger: What is wrong with just striking the words "any agency" after line 42 and replacing therewith "all system participants and agencies"? If we are looking for clarity and simplicity, it seems to me that meets the bill.

The Chairman: With Mr. Mazankowski's proposed amendment, the clause would read:

The Governor in Council may appoint a person to investigate the allocation of railway cars for the movement of grain by all system participants and agencies.

Mr. D. Lefebvre: I just come back to the point Mr. Thompson made earlier—that only the three agencies allocate cars.

Mr. Mazankowski: Yes.

Mr. D. Lefebvre: So in fact the investigation would be limited to the agencies, since the others do not allocate cars.

Mr. Mazankowski: I see. Okay; you answered my question. I will certainly accept Mr. Kroeger's suggestion.

• 1005

The Chairman: Mr. Mazankowski moves that Clause 30.(1) be amended at line 42, by striking lines 42 and 43 and substituting the following therefor:

of railway cars by any agency together with actions by other system participants that affect the movement of grain.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I think that would fulfil the intent of the amendment that I had originally proposed, and I appreciate the assistance of Mr. Kroeger and Mr. Lefebvre.

I would like to ask a few more questions. I think we talked about this briefly the other day, Mr. Kroeger. You did imply that such investigation could be triggered in short order and it would be dealt with with dispatch. But yet in the legislation itself there are no limitations or even hints as to the fact that this process should be concluded with all due dispatch.

Would it not be appropriate to put some kind of time limitation or at least write in a timeframe, that after a certain period of time lapse there would be, if not a full report, an interim report? This is open-ended; there is no limitation of time. It could go on and on and on. I do not think that is the intent of the clause. If it is not, then it should be spelled out as such.

The Chairman: Mr. Kroeger.

Mr. Kroeger: Mr. Chairman, I would want to caution against prescribing in too much detail exactly how things should be done, because circumstances could vary quite widely from one situation to another. It seems to me that in dealing

[Traduction]

organisme, de même que sur des activités d'autres participants touchant le transport du grain.

M. Mazankowski: De même que sur des activités . . .

M. Kroeger: . . . d'autres participants touchant le transport du grain.

M. Mazankowski: Monsieur Kroeger, pourquoi ne pourrions-nous pas simplement biffer les mots «un organisme» à la ligne 39 et les remplacer par «tous les participants et organismes»? Pour la clarté et la simplicité, ce ne pourrait être mieux.

Le président: L'amendement proposé par M. Mazankowski se lirait comme suit:

Le gouverneur en conseil peut nommer une personne chargée d'enquêter sur l'affectation des wagons aux mouvements du grain par tous les participants et organismes.

M. D. Lefebvre: J'aimerais revenir sur le point qu'a soulevé M. Thompson tout à l'heure, à savoir que seuls les trois organismes affectent les wagons.

M. Mazankowski: Oui.

M. D. Lefebvre: En fait, l'enquête se limiterait aux organismes, puisque les autres n'affectent pas de wagons.

M. Mazankowski: Je vois. Bon, vous avez répondu à ma question. J'accepte la suggestion de M. Kroeger.

Le président: M. Mazankowski propose que le paragraphe 30.(1) soit amendé à la ligne 39 par la substitution aux lignes 39 et 40 de ce qui suit:

des wagons par un organisme, de même que sur des activités d'autres participants touchant le transport du grain.

M. Mazankowski: Monsieur le président, je pense que cela correspondrait à l'intention de l'amendement que j'ai proposé au début, et je remercie MM. Kroeger et Lefebvre pour leur aide.

J'aurais quelques autres questions à poser. Je pense que nous en avons discuté brièvement l'autre jour, monsieur Kroeger. Vous avez donné à entendre que ces enquêtes pourraient être ouvertes à bref délai et qu'elles seraient menées avec diligence. Cependant, la loi ne prévoit aucune limite et ne mentionne même pas que l'enquête doit s'effectuer diligemment.

Ne conviendrait-il pas de préciser une limite de temps quelconque ou de prescrire un délai, de sorte qu'après une certaine période, il y aurait, sinon un rapport complet, au moins un rapport d'étape? Il n'y a pas de limite de temps, c'est ouvert. L'enquête pourrait s'éterniser. Je ne crois pas que ce soit l'intention de l'article, et il faudrait le préciser.

Le président: Monsieur Kroeger.

M. Kroeger: Monsieur le président, j'aimerais vous mettre en garde contre la prescription d'un processus trop détaillé, parce que les circonstances pourraient varier énormément

[Text]

with the kind of situation Mr. Gustafson described, indeed an investigation should not take very long.

If you get rapeseed cars piling up in Vancouver it might take somewhat longer, maybe a couple of months to sort that one out. If there should be a decision in the Senior Grain Transportation Committee that it would be a good idea to do an overall assessment of producer car allocation, or the block shipping system, that might take quite a lot of time and might even involve engaging some consultants and this kind of thing. It might verge on one of those studies that are referred to rather than an investigation, depending on the circumstances. So I would be hesitant to see included in the bill a prescription that any investigation has to be done by a fixed period of time. If one were to write in a requirement for interim reports, that could generate a certain amount of paper but impede in some cases the conduct of the investigation.

So this is left fairly broad on the assumption that, if you have problems in the system, there are going to be enough irritated people around prodding for a quick solution; that hopefully no one would take a terribly leisurely approach.

Mr. Mazankowski: But Mr. Kroeger, in reality, that occurs today. When you get into that period heading towards the end of the crop year you really have problems. If you have some congestion or if you have some difficulties or a shortage of cars, for that particular time, you really get into the problem of allocation within the block system. Within a period of a month a producer, or a group of producers, can really be driven against the wall by virtue of the fact that the problem is not addressed.

I take it that it is there to be used in an emergency. In the event of an emergency, when these investigative powers are going to be prescribed to a person, there really is nothing to specify that he is going to have to act with dispatch. The crop year ends on July 31; he may bring in a report in September or in the beginning of a new crop year.

• 1010

While I can appreciate that it may be difficult to write in something more specific, I would really like to see something enshrined in this thing that would demonstrate and imply that in urgent and pressing situations there would be action with dispatch, and if the problem is not resolved then at least someone should know why it is not resolved. If it is part of a larger problem, that fact should be known. I really think that to some extent it defeats its own purpose by being there in such broad general terms.

Mr. Kroeger: Mr. Chairman, I think it is open to the committee to prescribe something more specific than the quite general wording we have in Clause 30, if that is desired.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, to Mr. Thompson—I am not sure just to what extent your experience extends into things like car allocation, but in looking at this legislation and having regard to the fact that this would obviously be triggered in the case of an emergency or an immediate problem, would you foresee any difficulty in terms of the work of the investigator by inserting some kind of a time provision that would sort of

[Translation]

selon les situations. Il me semble que dans le cas que nous a décrit M. Gustafson, l'enquête ne devrait pas être trop longue.

Dans le cas d'un encombrement de wagons de colza à Vancouver, ce serait peut-être un peu plus long, il faudrait peut-être quelques mois pour régler le problème. Si le Comité supérieur du transport du grain décidait de l'opportunité d'évaluer en profondeur l'affectation des wagons des producteurs, ou le système d'expédition en bloc, il faudrait pour cela beaucoup de temps et peut-être même retenir les services d'experts-conseils et ainsi de suite. Il s'agirait peut-être plutôt d'une de ces études dont on a parlé plutôt que d'une enquête, selon les circonstances. J'hésiterais donc à prescrire un délai dans le projet de loi. Si on prévoyait l'établissement d'un rapport d'étape, cela entraînerait une certaine quantité de paperasse qui serait susceptible, dans certains cas, de nuire à l'enquête.

La disposition est vague parce qu'on estime que s'il y a des problèmes dans le système, il y aura suffisamment de personnes irritées qui chercheront une solution rapide, et personne ne serait porté à flâner.

M. Mazankowski: Mais, monsieur Kroeger, c'est en réalité ce qui se produit aujourd'hui. Quand on arrive vers la fin de la récolte, c'est là qu'on a des problèmes. S'il y a un encombrement, des difficultés quelconques ou une pénurie de wagons durant cette période en particulier, c'est là que vous avez des problèmes d'affectation des wagons dans le système d'affectation en bloc. En un mois, un producteur ou un groupe de producteurs peuvent vraiment se retrouver acculés au pied du mur si le problème n'est pas résolu.

C'est une disposition qui serait invoquée en cas d'urgence. En cas d'urgence où de tels pouvoirs d'enquête sont confiés à une personne, rien ne précise que celle-ci devra agir avec célérité. La campagne agricole se termine le 31 juillet; cette personne pourrait fort bien présenter un rapport en septembre ou au début de la campagne agricole suivante.

Je peux bien comprendre qu'il soit difficile de préciser davantage le délai, mais j'aimerais tout de même qu'on laisse entendre dans le projet de loi que, dans des situations urgentes et pressantes, l'enquêteur fasse diligence et que si le problème ne pouvait être réglé, qu'on explique au moins pourquoi il ne peut l'être. Si par exemple ce problème n'était qu'une partie d'un ensemble, cela devrait être révélé. Il me semble que, dans une certaine mesure, le fait que la disposition soit rédigée en des termes aussi vagues atténue un peu son importance.

M. Kroeger: Monsieur le président, c'est au Comité de proposer un libellé plus précis que celui de l'article 30, si c'est ce qu'il souhaite.

M. Mazankowski: Monsieur le président, monsieur Thompson, je ne sais pas si vous connaissez quelque chose à l'affectation des wagons, mais sachant que cette disposition serait utilisée en cas d'urgence ou pour régler un problème critique, croyez-vous que cela poserait des difficultés à l'enquêteur si l'on précisait davantage le texte de façon qu'il soit clair dans la loi que l'enquêteur doive travailler avec célérité?

[Texte]

tighten up the thing and really demonstrate that under the legislation the spirit and thrust of the legislation would be to encourage him to act with all due dispatch?

Mr. Thompson: Mr. Chairman, I think the problem Mr. Kroeger outlined might be overcome by including a provision that, unless otherwise provided by Governor in Council, the investigation shall be completed by the investigator within whatever time period you thought was appropriate, 30 days or whatever. In cases that demanded an urgent response this would then guarantee the response unless the Governor in Council recognized that the problem was going to take longer, in which case they could give the investigator an exemption to go beyond the 30 days.

The Chairman: May I put a question, Mr. Mazankowski? Would we accomplish what Mr. Mazankowski is attempting to accomplish if after the word "investigate" we inserted the phrase "on an urgent basis" or "with dispatch", or are you looking for a specified timeframe, Mr. Mazankowski?

Mr. Mazankowski: No, I am not looking for a specified timeframe. I think Mr. Thompson's suggestion would satisfy me more because I think the point he has made is that it would be assumed that it would be an emergency and, unless otherwise provided by Governor in Council, the investigation could go beyond what would be considered an emergency if it were more complex. I would like that kind of wording because I think it provides a kind of flexibility yet gives the Governor in Council the authority to say, look, this is an immediate urgent problem and we want you to act on it immediately and get back to us. If it is a problem that extends beyond that, then that can so be provided for.

The Chairman: If we are going to do that, I would suggest that somebody draft it in proper terms and that it be added as a new subclause.

Mr. Lefebvre.

Mr. D. Lefebvre: Mr. Chairman, I do not see any problem with the drafting, but with the internal dynamics of the act it leaves it to the Governor in Council to have or not to have an investigation and then to trust the Governor in Council, if you wish, in the statute—again I am just talking about how this presents itself in the statute—and you leave the key question of whether or not to have an investigation to the Governor in Council because in the statute it is not possible to foresee all the sets of circumstances that might give rise to an investigation. Then on the lesser decision, which is the timing of the report, not to leave it to the Governor in Council. It is a bit of a contradiction.

Mr. Mazankowski: It may be a bit of a contradiction, but in reality, we know from past experience that a lot of buck-passing goes on in this exercise. Really, we are talking about the welfare of the producers; and it seems to me, if there is a problem, there should be some armour or some ammunition in this bill that would help that producer or group of producers seek redress.

[Traduction]

M. Thompson: Je crois que le problème souligné par M. Kroeger pourrait être contourné si l'on ajoutait qu'à moins de directives contraires du gouverneur en conseil, l'enquête doit être terminée, par l'enquêteur, dans un délai X, par exemple dans les trente jours. Dans des circonstances nécessitant une réaction presque immédiate, on serait assuré d'un laps de temps court, à moins que le gouverneur en conseil n'estime que l'enquête doit durer plus longtemps et n'autorise alors un délai de plus de trente jours.

Le président: Puis-je poser une question, monsieur Mazankowski? Atteindrions-nous le but recherché par M. Mazankowski si nous ajoutions après «d'enquêter» les mots «avec célérité», ou alors M. Mazankowski aimerait-il qu'on précise un délai?

M. Mazankowski: Non, je ne tiens pas à un délai fixe. Je crois que je pencherais davantage pour la suggestion de M. Thompson puisqu'on présumerait alors qu'il s'agit toujours d'une situation urgente à moins que le gouverneur en conseil ne décide du contraire et n'autorise alors une prolongation de l'enquête. Je préfère ce libellé car il laisse une certaine marge de manoeuvre, le gouverneur en conseil ayant alors le pouvoir de demander un rapport de toute urgence ou encore une enquête plus longue suivant les circonstances.

Le président: Dans ce cas, je propose que quelqu'un rédige comme il faut ce qui pourrait un nouveau paragraphe.

Monsieur Lefebvre.

M. D. Lefebvre: Monsieur le président, je n'ai rien contre le libellé, mais la dynamique même de la Loi fait que le gouverneur en conseil doit décider s'il y aura enquête ou non; il faut donc lui faire confiance et lui laisser une certaine latitude puisqu'il est impossible de prévoir dans la loi toutes les circonstances qui pourraient donner lieu à une enquête. Alors, si on ne laisse pas au gouverneur en conseil la décision quant à la date limite, ce sera une contradiction.

M. Mazankowski: C'est une contradiction, mais nous savons par expérience que la responsabilité est souvent remise aux autres. Nous parlons du bien-être des producteurs et il me semble que nous devons trouver un moyen de renforcer la loi afin d'aider les producteurs, ou les groupes de producteurs.

[Text]

It is one thing just to leave the Governor in Council's powers broad, but if you can strengthen the bill by saying, in cases of an emergency there is provision that you should act with all due dispatch, I think it strengthens the groups who would want to petition the Governor in Council for action on their behalf.

I really like the thrust of the comments made by Mr. Thompson; and if it does not unduly contradict the dynamics of the legislation, I would genuinely like to see it inserted, Mr. Chairman.

Le président: Madame Côté.

Mme Côté: Merci, monsieur le président.

Je voudrais signaler que le texte français et le texte anglais ne concordent pas. En effet, on dit dans le texte français:

Le gouverneur en conseil peut, sur recommandation du Comité,

... alors que dans le texte anglais on dit:

The Governor in Council may appoint a person

Il me semble que, selon le texte français, le gouverneur en conseil ne peut faire d'enquête à moins que le Comité ne l'ait demandé.

Pourriez-vous corriger le texte anglais pour qu'il corresponde au texte français si c'est le texte français qui prévaut, ou l'inverse? Est-ce que la recommandation du Comité est nécessaire ou non? C'est cela, la question. Est-ce que le Comité peut faire une recommandation au gouverneur en conseil concernant une enquête? C'est ce que j'aimerais comprendre.

M. D. Lefebvre: Je ne suis pas certain. Il y a certainement une différence entre les deux textes.

Mme Côté: Je ne vous le fais pas dire.

M. D. Lefebvre: Je ne sais pas si c'est l'anglais qui était l'intention, ou le français. Je crois que c'est probablement le français, mais cela pourrait fonctionner d'une façon ou de l'autre. Il s'agit de savoir quelle emphase on veut donner au Comité.

The Chairman: Mr. Kroeger.

Mr. Kroeger: Mr. Chairman, the discrepancy between the French and English texts, I think reflects a debate we had in the legislative task force, where we were trying to decide whether or not it should be on the recommendation of the committee. We took it out of the English, but it seems to have survived in the French.

I think the reason we ended up with the formulation we have in English is that it might not be easy to get the Senior Grain Transportation Committee together in time to deal with some of the sorts of situations Mr. Gustafson and Mr. Mazankowski have been talking about. In the interest of being expeditious about these investigations, we concluded in the legislative task force that we really had better allow that to proceed without necessarily having a decision of the SGTC.

[Translation]

C'est bien beau de donner au gouverneur en conseil de grands pouvoirs, mais à mon avis il faut renforcer la loi, surtout pour des cas d'urgence, afin d'aider ces groupes qui auront besoin d'action rapide de la part du gouverneur en conseil.

J'aime les remarques faites par M. Thompson, et si elles ne vont pas à l'encontre de la législation, j'aimerais les voir incorporées dans la loi.

The Chairman: Mrs. Cote.

Mrs. Cote: Thank you, Mr. Chairman.

I would like to point out that the French text and the English text do not agree. In the French text it says:

Le gouverneur en conseil peut, sur recommandation du Comité,

whereas in the English text it says:

the governor in council may appoint a person.

It seems to me that in the French text the governor in council can only begin an investigation if the committee has asked for it.

Could you correct the English text to correspond with the French text if that is the correct meaning, or vice versa? Does the committee need to make a recommendation or not? That is the question. Can the committee make a recommendation to the governor in council with respect to an investigation? That is what I would like to understand.

Mr. Lefebvre: I am not sure. There is certainly a difference in the two texts.

Mrs. Cote: You are telling me.

Mr. Lefebvre: I do not know whether it is the English or the French that has the right intent. I think it is probably the French, but it could certainly operate in either way. It is important to know where the committee wants the emphasis.

Le président: Monsieur Kroeger.

M. Kroeger: Monsieur le président, je pense que la différence entre le texte français et le texte anglais découle d'une discussion que nous avons eue au groupe de travail sur la législation, où nous avons essayé de trancher cette question de la recommandation du comité. Nous l'avons enlevée du texte anglais, mais il semble que nous avons oublié de le faire au texte français.

Je pense que nous avons changé l'anglais parce qu'il serait peut-être difficile de réunir le Comité supérieur de transport du grain, assez rapidement pour traiter des situations dont viennent de parler M. Gustafson et M. Mazankowski. Pour cette raison, le groupe de travail a conclu qu'il vaudrait mieux procéder sans la décision du CSTG.

[Texte]

The Chairman: That seems to make sense. But before we leave Clause 30, we will have to make sure subclause (1) is the same in both texts.

Mr. Kroeger: Indeed.

The Chairman: Since Mr. Mazankowski has asked Mr. Thompson to draft an amendment to do what he is attempting to do, I would suggest at this point we deal with Mr. Mazankowski's amendment to subclause (1), and then deal with the other one subsequently.

• 1020

Our clerk has just pointed out a problem we ran into yesterday with Mr. Reid's amendment, that the discrepancy in the French version that Madam Côté pointed out begins in line 1 and therefore would have to be dealt with before Mr. Mazankowski's amendment. Since I have really not put the amendment, Mr. Mazankowski could withdraw it and we could deal with the French version first. In English, I can suggest the amendment very quickly. It is that in the French version of Clause 30.(1), the phrase "*sur recommandation du Comité*" be deleted.

Madame Côté.

Mme Côté: C'est juste une question. Si on décide de modifier le texte français pour qu'il concorde avec le texte anglais, il me semble que, selon les explications données par M. Kroeger, l'intention est de ne pas avoir à demander au Comité une recommandation à cet effet.

D'accord. Merci.

The Chairman: Mr. Lefebvre, are you writing that amendment for us?

M. D. Lefebvre: En ce qui concerne la recommandation du Comité en français?

Le président: Oui.

M. D. Lefebvre: Dans une seconde, monsieur le président.

Le président: Merci.

Madame Côté, pouvez-vous proposer l'amendement?

Mme Côté: Monsieur le président, je propose qu'aux lignes 36 et 37 de la page 13, les mots suivants soient radiés:

sur recommandation du Comité

• 1025

Le président: D'accord.

Mme Côté: Monsieur le président, il ne faudrait pas oublier de mentionner que cela s'applique au texte français seulement.

Le président: Dans la version française, oui.

Mme Côté: Donc, dans la version française, on doit radier les mots «sur recommandation du Comité».

The Chairman: Okay. Is it agreed?

Donc, aux lignes 36 et 37 du texte français, on supprime les mots «sur recommandation du Comité».

Some hon. Members: Agreed.

[Traduction]

Le président: Cela me paraît raisonnable. Avant de laisser l'article 30, nous devons nous assurer que le paragraphe (1) est le même dans les deux cas.

M. Kroeger: Oui, certainement.

Le président: Puisque M. Mazankowski a demandé à M. Thompson de rédiger un amendement, je suggère que nous discutons de l'amendement de M. Mazankowski au paragraphe (1) et de celui de M. Thompson ensuite.

Le greffier vient de me signaler que nous aurons le même problème que celui que nous avons rencontré hier avec l'amendement de M. Reid. La différence relevée par M^{me} Côté, se trouve à la première ligne. Donc, il nous faut régler cette question avant de passer à l'amendement de M. Mazankowski. Comme je n'ai pas encore mis l'amendement aux voix, M. Mazankowski peut le retirer et nous parlerons de la version française en premier. En anglais, l'amendement est très simple. Je propose que les mots «sur recommandation du Comité» soient biffés de l'article 30.(1) de la version française.

Mrs. Côté.

Mrs. Côté: Just one question. If we decide to change the French text to agree with the English text, it seems to me, given the explanations we received from Mr. Kroeger, that the intention is not to ask the committee for a recommendation.

All right. Thank you.

Le président: Monsieur Lefebvre, êtes-vous en train de rédiger cet amendement pour nous?

Mr. D. Lefebvre: You mean the recommendation by the committee in the French text?

The Chairman: Yes.

Mr. D. Lefebvre: In one second, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you.

Mrs. Côté, would you propose the amendment?

Mrs. Côté: Mr. Chairman, I move that the following words be deleted from lines 36 and 37 on page 13:

sur recommandation du Comité

The Chairman: Fine.

Mrs. Côté: Mr. Chairman, it should also be mentioned that this amendment applies only to the French text.

The Chairman: You are right, the French text only.

Mrs. Côté: Then, the words, "*sur recommandation du Comité*", in the French text, be deleted.

Le président: Bien. C'est d'accord?

Then, lines 36 and 37 of the French text, the words, *sur recommandation du Comité*, be deleted.

Des voix: D'accord.

[Text]

The Chairman: Now Mr. Mazankowski, if you want to re-introduce your first amendment, please proceed.

Mr. Mazankowski: I move that Bill C-155 be amended in Clause 30.(1) on page 13, by deleting lines 42 and 43 and inserting thereto:

... of railway cars by any agency, together with actions by other system participants, that affect the movement of grain.

The Chairman: Is it agreed?

Clause 30.(1), as amended, agreed to.

Mr. Mazankowski: I now have an amendment to incorporate a new Clause 30.(2), which would read as follows:

Unless otherwise ordered by the Governor in Council, the investigation under this section shall be completed and its findings reported pursuant to Clause 31, within 30 days of the appointment referred to in Clause 30.(1).

—with the subclauses following to be re-numbered accordingly.

The Chairman: You said “section”, but we have to stick to clauses, because the bill is not law yet.

Mr. Mazankowski: Okay. I think that meshes fairly closely with the wording which Mr. Lefebvre advanced. There is then a consistency of the two great legal minds present in this committee.

New Clause 30.(2) agreed to.

The Chairman: We move on now to the replaced Clause 30.(2), now to be identified as Clause 30.(3). It reads:

(2) In this section, “agency” means the Canadian Grain Commission, the Canadian Wheat Board, the Administrator or any person acting on behalf of any of them in the allocation of railway cars.

It would seem to me that wording would have to be amended to say, “... any person acting on behalf of them or any other system participant...”, in view of our previous amendment. Mr. Lefebvre.

Mr. D. Lefebvre: That is the definition of “agency”?

• 1030

The Chairman: Yes. In the definition of agency, we have to say “any person acting on behalf of them or on behalf of any other system participant.”

Mr. D. Lefebvre: I do not think you need to change the definition of agency, Mr. Chairman. We define system participants elsewhere...

The Chairman: All right. I think you are right, yes.

Mr. D. Lefebvre: —so you just need to define agency, because...

The Chairman: This is just a definition.

[Translation]

Le président: Et maintenant, monsieur Mazankowski, si vous voulez bien présenter de nouveau votre amendement.

M. Mazankowski: Je propose qu'on modifie le Bill C-155 en remplaçant les lignes 39 et 40 de l'article 30.(1), page 13, par ce qui suit:

... des wagons aux mouvements du grain par un organisme, conjointement avec d'autres participants.

Le président: C'est d'accord?

L'article 30.(1), modifié, est adopté.

M. Mazankowski: Je voudrais maintenant proposer un autre amendement qui créerait un nouveau paragraphe 30.(2), qui se lirait alors comme suit:

Sauf sur ordonnance contraire du gouverneur en conseil, une enquête entreprise en vertu du présent article devra être terminée et le rapport de ses conclusions, conformément à l'article 31, devra être présenté dans les trente jours suivant la nomination mentionnée à l'article 30.(1).

... les autres paragraphes seront renumérotés en conséquence.

Le président: Vous savez que ces articles ne sont pas définitifs, puisque la loi n'est encore qu'un projet.

M. Mazankowski: Oui. Je crois que ce libellé ressemble beaucoup à celui proposé par M. Lefebvre. Je crois que les deux grands avocats présents au Comité sont sur la même longueur d'onde.

Le nouveau paragraphe 30.(2) est adopté.

Le président: Nous passons maintenant à l'ancien paragraphe (2) de l'article 30, qui devient le paragraphe (3). Il se lit comme suit:

(2) Au sens du présent article, constituent un «organisme» où lui sont assimilés la Commission canadienne des grains, la Commission canadienne du blé, l'administrateur ou toute personne agissant en leur nom en ce qui concerne l'affectation des wagons.

Il me semble que ce libellé devrait être modifié à cause de l'amendement que nous venons d'adopter, afin qu'il se lise plutôt comme suit: «... toute personne agissant en leur nom ou tout autre participant...». Monsieur Lefebvre.

M. D. Lefebvre: C'est la définition du mot «organisme»?

Le président: Oui. Dans la définition d'organisme, il faut ajouter: «toute personne agissant en leur nom ou au nom d'un autre participant».

M. D. Lefebvre: Je ne crois pas qu'il soit nécessaire de changer la définition d'organisme. Les participants sont définis ailleurs.

Le président: Très bien. Je crois que vous avez raison.

M. D. Lefebvre: Il suffit alors de définir organisme, parce que...

Le président: C'est une simple définition.

[Texte]

Mr. D. Lefebvre: —agency is a broad term.

The Chairman: All right. This is just a definition.

Mr. D. Lefebvre: Yes.

The Chairman: Mr. Thompson.

Mr. Thompson: In this particular definition, this is a special definition of agency for the purpose of this section only. Since the expression "system participant" has been introduced, would it not preserve symmetry in order to say that persons acting on behalf of any of the system participants would also be the subject or could be the subject of an investigation?

The Chairman: That is why I brought it up in the first place, but I am reluctant to argue with legal draftsmen.

An hon. Member: I do not know why you should be.

The Chairman: Well, they speak a language of their own.

Mr. D. Lefebvre: I think the words we have there for agency were to cover that situation where the grain companies were an extension of the agencies. Now that they are taken care of in their own right, I think it would be neater, rather than expand forever, to take out the words "or any person acting on behalf of any of them in the allocation of railway cars."

In any event, if you have a true agent acting on behalf of someone else he would be covered by the definition of agency, because this includes any agents thereof. And in Clause 30.(3) there will be a consequential amendment to specifically mention system participants and employees of system participants.

The Chairman: Okay. Is Clause 30.(2) agreed to, which is now Clause 30.(3)?

Clause 30.(3) agreed to.

The Chairman: Now we move to Clause 30.(3), which is now Clause 30.(4):

Every agency or employee of an agency requested to furnish information for the purpose of an investigation under this section shall furnish any such information in his or its possession to the person conducting the investigation and shall provide that person with such reasonable assistance for the purpose of the investigation as that person may require.

I have notice of an amendment. Just let me try this one; I have not seen it until now.

Mr. Mayer, would you move your own amendment, please?

Mr. Mayer: Thank you, Mr. Chairman.

I move that Bill C-155 be amended in Clause 30.(3)—which I guess now would become Clause 30.(4)—on page 14 by deleting on line 3 all the words following the word "every" and substituting the following therefor: "system participant and agency or employee thereof or any person acting on behalf thereof"; and further, by deleting the word "agency" on line 4.

Then the clause would read:

[Traduction]

M. D. Lefebvre: ... le mot organisme a un sens assez général.

Le président: C'est bien. C'est une simple définition.

M. D. Lefebvre: Oui.

Le président: Monsieur Thompson.

M. Thompson: Toutefois, dans ce cas-ci, on précise que la définition d'organisme ne vaut qu'au sens de l'article. Comme on a ajouté l'expression «participant», ne serait-il pas plus logique de préciser que toute personne agissant au nom d'un participant peut aussi faire l'objet d'une enquête?

Le président: C'est la raison pour laquelle j'ai soulevé la question, mais je n'oserais pas discuter avec un rédacteur de lois.

Une voix: Je ne vois pas pourquoi.

Le président: Vous savez, ils ont leur propre jargon.

M. D. Lefebvre: Nous avons cru bon de préciser le sens d'organisme afin de prévoir les cas où des compagnies céréalières seraient des prolongations d'un organisme. Comme, de toute façon, on les a déjà mentionnées, il serait peut-être même beaucoup plus simple, pour raccourcir le paragraphe, de laisser carrément tomber: «ou toute personne agissant en leur nom en ce qui concerne l'affectation des wagons».

De toute façon, les agents en bonne et due forme agissant au nom d'un tiers seront visés par cette définition d'organisme, puisque cela inclut automatiquement tout agent. Quant au paragraphe (3) de l'article 30, il faudra le modifier en conséquence, de façon à mentionner expressément les participants et leurs employés.

Le président: C'est bon. L'article 30.(2), maintenant article 30.(3), est-il adopté?

L'article 30.(3) est adopté.

Le président: Passons maintenant au paragraphe (3) de l'article 30, qui devient le paragraphe (4):

Tout organisme ou employé de celui-ci à qui sont demandés des renseignements dans le cadre d'une enquête menée en vertu du présent article doit fournir ceux qu'elle possède à l'enquêteur; il doit également lui fournir toute l'aide qu'il requiert de lui, dans des limites justifiables, pour mener l'enquête.

J'ai reçu avis d'un amendement. C'est la première fois que je le vois.

Monsieur Mayer, pourriez-vous proposer votre propre amendement, s'il vous plaît?

M. Mayer: Merci, monsieur le président.

Je propose qu'on modifie le Bill C-155 en remplaçant au paragraphe (3), maintenant le paragraphe (4), de l'article 30, page 14, la ligne 4 par ce qui suit: «tout participant et organisme ou employé de ceux-ci ou encore toute personne agissant en leur nom».

Le paragraphe se lirait donc comme suit:

[Text]

Every system participant and agency or employee thereof or any person acting on behalf thereof requested to furnish information for the purpose of an investigation . . .

. . . etc. That just synchronizes or meshes it with the previous subclause.

• 1035

Does anyone see any problems with the wording?

The Chairman: Do you have a copy of the amendment, Mr. Lefebvre?

Mr. D. Lefebvre: I have no objection. I think the words "any person acting on behalf thereof" are not necessary, but we have had them before.

The Chairman: If they are not necessary, we should not have them in there.

Mr. Mayer: Could we have an opinion from the counsel to the committee as to whether in fact they are.

The Chairman: Mr. Thompson.

Mr. Thompson: I think it adds some additional certainty. You could have an argument that somebody employed by one of the agencies was not really an employee in the legal sense but was perhaps a contractor or a consultant or something of that nature, and I think to use the expression "any person acting on behalf thereof" is a good way to include all those miscellaneous people.

The Chairman: Mr. Tardif.

Mr. Tardif: *Non.*

The Chairman: *Non?*

All right, thank you, Mr. Thompson.

I will put the amendment:

Every system participant and agency or employee thereof or any person acting on behalf thereof requested to furnish information for the purpose of an investigation under this section shall furnish any such information in his or its possession to the person conducting the investigation and shall provide that person with such reasonable assistance for the purpose of the investigation as that person may require.

Mr. Mayer: Could I ask a couple of questions of a general nature? I probably should have done that before I moved the amendment, but . . .

The Chairman: It is okay. It is still permissible.

Mr. Mayer: Thank you, Mr. Chairman.

What in the real world as far as time is concerned when it says "reasonable assistance" . . . ? What kind of wording is that? Is that standard wording? Does that imply any obligation on behalf of people to do something in a reasonable period of time? What does "reasonable assistance" mean? We are all reasonable people. We are not asking for unreasonable or inhuman or superhuman kinds of efforts, but when you say "reasonable" it just seems to me that that leaves it rather undefined or amorphous.

[Translation]

Tout participant et organisme ou employé de ceux-ci ou encore toute personne agissant en leur nom à qui sont demandés des renseignements dans le cadre d'une enquête . . .

. . . etc. Cela rend simplement le paragraphe conforme à ceux qui le précèdent.

Le libellé convient-il à tous?

Le président: Avez-vous le texte de la modification, monsieur Lefebvre?

M. D. Lefebvre: Je n'y vois aucune objection. Je crois que les mots: «ou toute personne agissant en leur nom» sont superflus, mais on les trouve ailleurs.

Le président: S'ils sont superflus, mieux vaut les laisser tomber.

M. Mayer: Le conseiller juridique du comité pourrait-il nous dire si ces mots sont superflus?

Le président: Monsieur Thompson.

M. Thompson: Je crois que cela apporte plus de précision. On pourrait en effet prétendre qu'une personne engagée par l'un des organismes n'est pas véritablement un employé au sens légal, mais peut-être un contractant, un expert-conseil, etc. Je crois donc qu'en précisant «toute personne agissant en leur nom», on récupère tous ces gens.

Le président: Monsieur Tardif.

M. Tardif: *No.*

Le président: *No?*

Très bien. Merci, monsieur Thompson.

Passons donc au vote sur l'amendement:

Tout participant et organisme ou employé de ceux-ci, ou encore toute personne agissant en leur nom à qui sont demandés des renseignements dans le cadre d'une enquête menée en vertu du présent article doit fournir ceux qu'elle possède à l'enquêteur; il doit également lui fournir toute l'aide qu'il requiert de lui, dans des limites justifiables, pour mener l'enquête.

M. Mayer: Pourrais-je poser quelques questions d'ordre général? J'aurais peut-être dû le faire avant de proposer l'amendement, mais . . .

Le président: C'est bon. Il n'est pas trop tard.

M. Mayer: Merci, monsieur le président.

Concrètement, du point de vue du temps, que signifie: «dans des limites justifiables»? Quelle sorte d'expression est-ce? Est-ce courant? Cela oblige-t-il les gens à agir dans un délai raisonnable? Qu'est-ce que «limite justifiable» signifie? Je sais que cela signifie qu'on ne peut rien demander de déraisonnable, d'inhumain, ni de surhumain, mais il me semble que «justifiable» demeure un peu vague.

[*Texte*]

Mr. D. Lefebvre: How do you define it? You do not ask for, sir, extraordinary things. That is the way a court would interpret the word "reasonable". Also, it is always seen in a context. If there is a real problem with the movement of grain or people who have the responsibility to move it, the word reasonable could be quite demanding.

Mr. Mayer: Okay. So the courts could in fact interpret it so as to put quite a bit of onus on the person that the request is made upon?

Mr. D. Lefebvre: Yes. He could not drag his feet, especially, again, where the situation demands greater efforts. I think he would be expected to . . .

Mr. Mayer: Okay. What about the words "any such information" in line 6? Instead of "all information", it stays "any such information". Does that have the same kind of . . . ?

Mr. D. Lefebvre: Yes. It is the information requested. To furnish information for the purpose of the investigation. He shall furnish any such information. Whatever information has been requested he shall provide.

Mr. Mayer: Is the word "all" ever used?

Mr. D. Lefebvre: "Any such", "all such" . . . they mean the same thing, basically, in that context.

• 1040

The Chairman: What would happen, Mr. Lefebvre, if the word "reasonable" were removed?

Mr. D. Lefebvre: Mr. Chairman, I think it would not make any difference. In the end if the man provides the assistance with due celerity, I think he could not be faulted. "Reasonable" may add a bit. It is not only that he provides the assistance whenever he feels like it; he has to be helpful to the investigator.

Mr. Mayer: I guess, Mr. Chairman, the point is you can only write so much into the thing, and if you have to rely on strict interpretation of the written word, that means that there is a breakdown in attitude, and the attitudinal problem would certainly not be able to be rectified by anything that you and I . . .

The Chairman: Right. One word more or less is not going to change it.

Mr. Mayer: But it is interesting to know what some of the legal interpretations of these words are that you and I would use on an everyday basis.

The Chairman: Mr. Gustafson.

Mr. Gustafson: I would like some clarification here. Two things seem important to me: the timing, of course, that we have been talking about and then the appointment of the person as an investigator. Would the parameters of this include someone like a grain co-ordinator who could be appointed for a long period of time or is this just incident to sort of inquire into a spot problem?

[*Traduction*]

M. D. Lefebvre: Qu'est-ce que cela veut dire? Cela signifie qu'on ne demande rien d'extraordinaire. C'est ainsi que les tribunaux interprètent généralement ce genre d'expression. Évidemment, on replace l'expression dans son contexte. Si le transport du grain ou les gens qui en ont la responsabilité posent des problèmes, à ce moment-là, on peut en demander beaucoup plus.

M. Mayer: Bien. Donc, les tribunaux vont interpréter cette expression comme une certaine obligation de la personne à qui l'on demande des renseignements?

M. D. Lefebvre: Oui. La personne ne pourra pas étirer les délais si la situation est relativement urgente. Je crois qu'on pourrait s'attendre à . . .

M. Mayer: C'est bien. Et à la ligne 6 du texte anglais, on dit «*any such information*» au lieu de «*all information*». Dans le texte français, on dit simplement «*ceux*». Est-ce que les deux expressions anglaises sont synonymes?

M. D. Lefebvre: Oui. Il s'agit des renseignements demandés. Il faudra donc fournir tous les renseignements qui ont été demandés.

M. Mayer: Utilise-t-on parfois les mots «*all*» et «*tout*»?

M. D. Lefebvre: Les expressions «*any such*» et «*all such*» sont synonymes.

Le président: Qu'arriverait-il, monsieur Lefebvre, si l'on supprimait l'adjectif «*justifiables*»?

M. D. Lefebvre: Monsieur le président, je crois que cela ne ferait aucune différence. Je crois qu'au bout du compte, si la personne fait diligence, on ne peut pas lui reprocher quelque chose. «*Dans des limites justifiables*» ajoute une petite nuance. Cela signifie qu'on doit apporter de l'aide pas seulement lorsqu'on en a envie. La personne doit vraiment se montrer serviable.

M. Mayer: En fait, on ne peut pas en écrire des pages. Si l'on est confronté à une interprétation à la lettre du libellé, cela signifie qu'il y a un problème d'attitude qui, de toute façon, ne pourrait pas être corrigé par . . .

Le président: Vous avez raison. Un mot de plus ou de moins n'y changerait pas grand-chose.

M. Mayer: Mais il est toujours intéressant de voir certaines interprétations judiciaires de mots que vous et moi utilisons tous les jours.

Le président: M. Gustafson.

M. Gustafson: Je voudrais avoir une précision. Deux choses me semblent importantes: d'une part, le délai, évidemment, et d'autre part, la nomination de l'enquêteur. Cela signifie-t-il qu'on pourrait nommer une sorte de coordinateur dont le mandat durerait un certain temps, ou s'agira-t-il de nominations pour un incident particulier?

[Text]

The Chairman: Mr. Kroeger.

Mr. Kroeger: The amendment that was adopted a few minutes ago does provide for longer term studies. If I recall the wording correctly, we have a 30-day stipulation with discretion for the Governor in Council to specify a longer period for studies that would be more complex. So you could have it either way.

Mr. Gustafson: So it is a long term appointment?

Mr. Kroeger: Oh. I am sorry. No, the appointment is simply for the term of the investigation. You do not have a sort of standing ombudsman to the extent that there is such entity in the system; it is the grain transportation administrator. What is contemplated here is someone who would be appointed for a particular purpose for a limited period of time, and it could not be the administrator because he is one of the players.

Mr. Gustafson: Fine.

The Chairman: Thank you.

The question is on Mr. Mayer's amendment.

Mr. McKnight: Mr. Chairman, before the question is put, may I . . .

The Chairman: Yes.

Mr. McKnight: Again, I do not wish to belabour something that cannot be made case specific in the legislation, but I am sure that the witnesses and the people who drafted the bill, and in fact, Mr. Earl, whose department the authority extends to, to in a smaller way check into and investigate problems that are brought to the co-ordinator's agency by either members of Parliament or irate producers or elevator companies, that the reasonable period of time . . . We have other places in the bill where I think time was defined as within 72 hours . . . maybe the 72 hours was in Gilson's proposal

The Chairman: Mr. McKnight, we are dealing with Clause 30.(3) and there is nothing in there about time.

Mr. McKnight: No. You are talking about Clause 33.(3). I am trying to establish what could be reasonable time for this said investigation. We have had an investigation . . .

The Chairman: We have dealt with that in the new sub-clause(2).

Mr. McKnight: In subclause (2). And we are on what is now (4). Right?

The Chairman: And we are on what is now (4).

Mr. McKnight: Yes. Conducting an investigation. But "enable to get reasonable assistance" is going to have some bearing on the amount of time, Mr. Chairman. That is . . .

The Chairman: Subclause (2) says "within 30 days". That is Mr. Mazankowski's amendment. Reasonable is specified "within 30 days, unless otherwise specified by the Governor in Council."

Mr. Flis: I think he wants to remove that amendment.

Mr. McKnight: No, I did not. I did not. I voted . . .

[Translation]

Le président: Monsieur Kroeger.

M. Kroeger: La modification adoptée il y a quelques minutes à peine permettra des études plus longues. Si je ne m'abuse, on a précisé que le délai devrait être de trente jours, à moins que le gouverneur en conseil n'autorise une étude plus longue dans des cas plus complexes. Les deux seront possibles.

M. Gustafson: Ce sera donc une nomination à long terme?

M. Kroeger: Pardon, excusez-moi. La nomination prendra fin avec l'enquête. Il n'y aura pas d'ombudsman en permanence, puisqu'il y aura déjà l'administrateur du transport du grain. On prévoit ici la nomination d'une personne dans un but précis et pour un temps donné. Ce ne pourra pas être l'administrateur, puisqu'il est l'une des parties en cause.

M. Gustafson: C'est bien.

Le président: Merci.

Passons au vote sur l'amendement de M. Mayer.

M. McKnight: Monsieur le président, avant de passer au vote, pourrais-je . . .

Le président: Oui.

M. McKnight: À nouveau, je ne voudrais pas insister sur quelque chose qui ne pourrait pas être précisé dans la loi, mais je suis certain que les témoins, les rédacteurs du projet de loi, voire M. Earl, dont le ministère est visé, ne pourraient pas faire enquête sur les problèmes signalés à l'attention du coordonnateur par, par exemple, des députés, des producteurs en colère, des compagnies de silos, et que le délai raisonnable . . . Ailleurs dans le projet de loi, je crois qu'on parle de 72 heures, à moins que ce ne soit dans le rapport Gilson.

Le président: Monsieur McKnight, nous en sommes à l'article 30.(3) et il n'y est pas question de délai.

M. McKnight: Non. Vous en êtes à l'article 30.(3). Je voudrais savoir quelle serait une durée raisonnable pour une enquête du genre. Il y en a eu une . . .

Le président: Nous avons réglé la question en adoptant le nouveau paragraphe 30.(2).

M. McKnight: Le paragraphe 30.(2). Et nous en sommes maintenant au paragraphe 30.(4). C'est bien cela?

Le président: Oui.

M. McKnight: Il s'agit des enquêtes. Mais si on parle d'aide dans des limites justifiables, cela influera certainement sur le temps qu'il faudra. Donc . . .

Le président: Le paragraphe 30.(2) dit: «dans les trente jours». C'est l'amendement qu'a présenté M. Mazankowski. Je crois que ce sera dans les trente jours, sauf ordonnance contraire du gouverneur en conseil.

M. Flis: Je crois qu'il veut supprimer l'amendement.

M. McKnight: Pas du tout. J'ai voté . . .

[*Texte*]

Mr. Mayer: Mr. Chairman, Mr. Mazankowski's amendment says that the report shall be made within 30 days. I think what Mr. McKnight is getting at is the amount of time required to assemble the information that would go into the compiling of a report.

• 1045

The Chairman: I think you are getting to the point where you are doing things that legislation should not do, because if you appoint an investigator and he has to report within 30 days, obviously he knows he cannot wait till the 29th day to start his investigation.

Mr. McKnight: I am not belabouring that point, but in the case of the recommendation on 72 hours, I would just like Mr. Farquhar . . . to get reasonable assistance, because that is where we are here—it says “person with such reasonable assistance for the purpose of the investigation as that person may require.” Is there enough strength and provision within this clause to provide that reasonable assistance—this is Mr. Mayer's point—that would enable it to be done in the 30-day period and in other areas where the recommendations were that within 72 hours the report shall be made? I know that is not part of the bill, Mr. Chairman . . .

The Chairman: No, it is not.

Mr. McKnight: —but it was the thought trend the people at the end of the table had used in developing this legislation.

The Chairman: Mr. Kroeger.

Mr. Kroeger: The 72-hour concept I think does not really apply any more because the underlying idea has changed. The original proposal was that if you got a very specific situation you would appoint an arbitrator, send him in to sort out the situation and make a ruling all in 72 hours. In the legislative task force we looked at that and said that it could not possibly work. By the time you had given him some criteria, found someone to do the job and got him on the ground, the situation would long since have changed into something better or worse. So the basic concept was changed to take a somewhat longer perspective.

In terms of day-to-day operations one has to rely on the administrator, the Wheat Board, the commission, the pools and so forth. This now really reflects the idea that you would deal with somewhat longer-term situations, hence while 72 hours was used in that original concept, I do not think it has that much application to the kind of clauses we are dealing with now.

That being said, I think one would have to rely on the good sense of the people involved and the pressures they are under to ensure that this thing is done in good time and that the information is provided as soon as possible. I rather agree with your comment, Mr. Chairman, that there are limits to how much detail you can prescribe in legislation, especially if you are intending this to still be operative 10 or 15 years from now.

Mr. McKnight: The whole thing about reasonable assistance, was there enough there to fulfil the timespan we had established in Mr. Mazankowski's amendment?

[*Traduction*]

M. Mayer: Monsieur le président, l'amendement de M. Mazankowski dit que le rapport devra être présenté dans les trente jours. Je crois que ce que M. McKnight voudrait savoir, c'est combien de temps il faudra pour rassembler les renseignements qui serviront à la rédaction du rapport.

Le président: Je crois qu'on en est rendu à vouloir inscrire des choses impossibles dans cette loi. Après tout, si vous nommez un enquêteur qui doit faire rapport dans les 30 jours, il n'attendra certes pas au 29^e jour pour commencer.

M. McKnight: Ce n'est pas que je veuille insister, mais comme on a recommandé 72 heures, je voudrais que M. Farquhar . . . on dit bien: «lui fournir toute l'aide qu'il requiert de lui, dans des limites justifiables, pour mener l'enquête». La disposition a-t-elle suffisamment de poids pour assurer que l'aide sera précisément apportée dans les 30 jours, et même dans les 72 heures, comme le recommandait le rapport? Je sais que ce n'est pas dans le projet de loi, monsieur le président . . .

Le président: Non.

M. McKnight: . . . mais c'est ce qu'avaient en tête ceux qui ont rédigé la loi.

Le président: Monsieur Kroeger.

M. Kroeger: L'idée d'un délai de 72 heures ne tient plus, en fait, parce que les principes ont changé. À l'origine, on proposait de nommer un arbitre dans des cas très précis, en lui demandant de rendre une décision dans les 72 heures. Le groupe d'étude chargé de la rédaction de la loi a étudié cette recommandation et a jugé qu'elle ne serait pas applicable. Déjà, le temps qu'il faut pour établir des critères, pour trouver l'arbitre et pour lui permettre de s'organiser est assez long pour que la situation ait déjà évolué, pour le meilleur ou pour le pire. On a donc modifié l'idée de base, pour voir les choses à plus long terme.

Quant au quotidien, il faudra faire confiance à l'administrateur, à la Commission canadienne du blé, aux syndicats, et à tous les autres. Autrement dit, il s'agira de situations à plus long terme, si bien que les 72 heures suggérées dans la recommandation originale ne suffiraient pas pour ce qui est visé dans ces articles que nous étudions présentement.

Cela dit, je crois qu'il faut se fier au bon sens des intéressés et des pressions qu'ils auront à subir pour que tout soit terminé à temps, et donc, pour que les renseignements soient fournis le plus rapidement possible. Monsieur le président, vous avez raison de dire qu'on ne peut pas aller dans les moindres détails dans un texte de loi, surtout si l'on veut qu'il ne soit pas désuet seulement 10 ou 15 ans plus tard.

M. McKnight: Et vous croyez que l'expression «dans des limites justifiables» suffira à faire respecter le délai prescrit par l'amendement de M. Mazankowski?

[Text]

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, for example, in the sorting out of a problem in the allocation or spotting of cars, if you are going to get anything corrected in 72 hours it is going to mean somebody making about a dozen telephone calls and kicking some behinds.

I recall an incident several years ago where the railway took a whole slew of empties down the Colonsay subdivision, spotted them and allocated them wrongly at five different shipping points. Within a matter of an hour or two there half a dozen or ten elevator irate elevator agents were on the telephone to their company head offices which in turn called Winnipeg and then phone calls started coming back from Winnipeg to the railroads and whatnot. It ended up that the railroad had to stop a freight train at Lanigan, take two locomotives off and go back down the line and respot and reallocate the cars according to the instructions that had been given originally, and it was accomplished in about a total of 24 to 30 hours. That is the kind of thing that has to occur.

The Chairman: Mr. Benjamin, may I interrupt here because, as I said, Mr. McKnight's question was really irrelevant to subclause (3) and we are getting even more irrelevant as we go along.

I will try Mrs. Côté, but I want the comments to be relative to subclause (3).

Mrs. Côté: Subclause (3) now subclause (4).

The Chairman: Right.

• 1050

Mme Côté: Monsieur le président, si je comprends bien, dans le nouvel article 2, on définit la période le temps au cours de laquelle l'enquête doit être faite.

Dans le nouvel article 4, c'est-à-dire l'article 3 qui est devenu l'article 4, lorsqu'on parle de l'aide qui est requise pour la tenue de l'enquête dans des limites justifiables, il s'agit de la qualité de l'aide ou du contenu de l'aide, c'est-à-dire ce qui doit être dit ou les informations qui doivent être données afin de compléter l'enquête. On en dit suffisamment sans en dire trop, ce qui pourrait alourdir, mais on dit ce qu'il faut dire! Est-ce que je comprends bien? C'est une question de contenu de l'aide et non pas de durée ou de période de temps consacrée à l'aide.

Le président: Vous avez raison, madame.

Mme Côté: Merci, monsieur le président. On le comprend bien, alors.

The Chairman: The question then is upon Mr. Mayer's amendment.

Amendment agreed to.

Clause 30 as amended agreed to.

The Chairman: I will now call Clause 31.

On Clause 31

The Chairman: Mr. Mayer.

[Translation]

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Si vous avez à régler un problème d'affectation de wagons et que vous voulez arriver à le faire en 72 heures, cela signifie que quelqu'un devra faire des dizaines de téléphones et secouer bien des puces.

Je me souviens d'un incident survenu il y a plusieurs années, quand la compagnie de chemins de fer avait amené toute une série de wagons vides dans la sous-division Colonsay et avait fait des erreurs d'affectation à cinq différents points d'envoi. En à peine une heure ou deux, une dizaine d'agents de silos en colère étaient au téléphone pour se plaindre auprès de leur siège social, qui avait alors téléphoné à Winnipeg. En fin de compte, la compagnie de chemins de fer a arrêté un train de marchandises à Lanigan, a retiré deux locomotives du convoi, pour les renvoyer réaffecter les wagons d'après les directives originales. Tout cela s'est fait en dedans d'une trentaine d'heures. Voilà le genre de problème qui peut survenir.

Le président: Monsieur Benjamin, permettez-moi de vous interrompre, car, comme je l'ai déjà dit, la question de M. McKnight n'a rien à voir avec le paragraphe (3), et nous nous éloignons de plus en plus de la question.

Je vais donner la parole à M^{me} Côté, à la condition que son intervention porte sur le paragraphe (3).

Mme Côté: Lequel est maintenant le paragraphe (4).

Le président: En effet.

Mrs. Côté: I understand, Mr. Chairman, that the time period during which the investigation must be carried out is defined in the new Section 2.

In the new Section 4, or Section 3, which is now Section 4, the reasonable assistance which is required for the purpose of the investigation refers to the quality or content of that assistance, in other words, what must be divulged and what information must be given to complete the investigation. The section says enough without saying too much, which could make it unwieldy, but what has to be said is said! Have I understood correctly? It is question of what assistance is provided and not how long it takes.

The Chairman: You are right, Mrs. Côté.

Mrs. Côté: Thank you, Mr. Chairman. So it is clearly understood.

Le président: Je mets donc en délibération l'amendement proposé par M. Mayer.

L'amendement est adopté.

L'article 30, modifié, est adopté.

Le président: Je mets en délibération l'article 31.

L'article 31

Le président: Monsieur Mayer.

[Texte]

Mr. Mayer: Mr. Chairman, just briefly, we had discussion before as to the reason why it would go to the Clerk of the Privy Council rather than to the individual ministers: because of the fact you could have three or four different ministers involved. I suppose you could have Public Works, and Supply and Services as well, if you wanted to stretch it a little, in addition to Transport and Agriculture and the Wheat Board. That also poses a bit of a problem, I would suggest, in the sense that you may or may not have people immediately familiar with the situation in the Prime Minister's Office or in the Privy Council Office. Is it any kind of a concern that you would have people there to whom recommendations would go who may not be familiar with some of the problems on a day-to-day basis?

The Chairman: Mr. Kroeger.

Mr. Kroeger: In practice, Mr. Chairman, the staff in the Privy Council Office are quite used to dealing with this kind of thing, and in my experience they arrange very prompt distribution. For example, when I was in the Department of Transport we would sometimes get appeals to the Governor in Council of a decision by the Canadian Transport Commission and almost as soon as those appeals came in the relevant assistant secretary in the PCO got copies of it around to us and to others who might be affected. I do not think there is cause to fear blockages or delays in that quarter.

The Chairman: Is that not a function of the Clerk of the Privy Council . . .

Mr. Kroeger: One of them.

The Chairman: —one of the functions, yes . . . to act as that kind of clearing house?

Mr. Kroeger: Indeed.

Mr. Mayer: What kind of timeframe would you see for something like that happening? Being a relative newcomer here and being in opposition, I am not too familiar with some of these very important institutions that have sort of mushroomed up around us. What kind of response would you get as far as time is concerned? How long would it take?

Mr. Kroeger: Just on the mechanics of the thing, if a report was received one day there would be no particular reason why it could not be distributed within a day or so. It would be just a matter of getting it photocopied.

The other question then is what one is going to do about the report. There are so many different kinds of investigations that might be carried out and so many different kinds of recommendations that might be submitted that it is almost impossible, I think, to forecast how any one of them might be handled.

Mr. Mayer: So I guess in fact the report would very quickly end up going not only to the Privy Council Office but to all of the relevant departments involved with the minister.

Mr. Kroeger: Yes, sir.

Mr. Mayer: Okay.

[Traduction]

M. Mayer: Brièvement, monsieur le président, nous avons discuté déjà de la question de savoir pourquoi le rapport doit être rendu au greffier du Conseil privé et non à chacun des ministres, car il y en a trois ou quatre qui sont concernés. En exagérant un peu, on pourrait ajouter aux ministères des Transports et de l'Agriculture et à la Commission du blé, les ministères des Travaux publics et des Approvisionnements et Services. Cela pourrait poser un problème en ce sens que les employés du bureau du Premier ministre ou du bureau du Conseil privé ne seraient pas forcément au courant de la situation. Est-ce que vous vous préoccupez du fait que ceux à qui les recommandations doivent être présentées ne seront pas forcément au courant des problèmes, étant donné qu'ils ne travaillent pas là-dessus tous les jours?

Le président: Monsieur Kroeger.

M. Kroeger: En pratique, monsieur le président, le personnel du bureau du Conseil privé a l'habitude de traiter de ce genre de chose, et je sais d'expérience qu'ils expédient promptement les documents nécessaires. Lorsque, par exemple, je travaillais pour le ministère des Transports, il arrivait qu'une décision de la Commission canadienne des transports fasse l'objet d'un appel adressé au gouverneur en conseil. Dès que l'appel était interjeté, le secrétaire du bureau du Conseil privé qui s'en occupait nous faisait parvenir, à nous et aux autres qui pourraient être touchés, des copies du document. On n'a donc pas à craindre que les choses soient bloquées ou retardées de ce côté-là.

Le président: N'est-ce pas là l'une des fonctions du greffier du Conseil privé . . .

M. Kroeger: C'en est une.

Le président: Oui, c'en est une. Le bureau est donc une sorte de chambre de compensation?

M. Kroeger: Justement.

M. Mayer: Pouvez-vous me donner une idée des délais? Je suis arrivé plutôt récemment et je suis membre de l'opposition; certaines de ces institutions fort importantes qui prolifèrent autour de nous ne me sont donc pas très familières. Quels sont les délais? Combien de temps cela pourra-t-il prendre?

M. Kroeger: Sur le plan pratique, je ne vois pas pourquoi, si l'on reçoit un rapport, on ne pourrait pas le distribuer le lendemain. Il suffirait de le faire photocopier.

La deuxième question est celle de savoir ce qu'on va faire du rapport. Il y a tant de sortes d'enquêtes qu'on doit mener et tant de recommandations qu'on pourrait faire qu'il serait à peu près impossible je crois, de prévoir ce qu'on en ferait.

M. Mayer: Je suppose qu'en très peu de temps le rapport irait au bureau du Conseil privé mais aussi aux ministères qui sont concernés et qui ont des liens avec le ministre.

M. Kroeger: Oui, monsieur.

M. Mayer: D'accord.

[Text]

Thank you, Mr. Chairman.

Clause 31 agreed to.

The Chairman: I now call Clause 32.

On Clause 32

• 1055

Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Just a general question. Are there any parameters around which the amounts to be paid are fixed by Governor in Council, or is it wide open?

The Chairman: Mr. Kroeger.

Mr. Kroeger: No, Mr. Chairman. The Treasury Board at any given time has a range of fees that are regarded as acceptable. Then depending on circumstances, sometimes one gets away for less money and sometimes one has to pay more.

Mr. Mazankowski: Depending on what?

Mr. Kroeger: Well, if you had to get an exceptionally qualified individual . . .

Mr. Mazankowski: Like a former Cabinet minister.

Mr. Kroeger: I was thinking of someone with the expert skills of Mr. Snively or Mr. Banks.

Mr. Mazankowski: I see. How about the expert skills of a person like the Honourable Donald Macdonald? Could we be looking at figures of up to \$800 a day?

The Chairman: Or Mr. Justice Grange.

An hon. Member: Grange may not be worth it.

Mr. Mazankowski: Yes, but we do it for a specific purpose.

An hon. Member: I will do it for less than that.

Mr. Mazankowski: Not as a springboard for a leadership bid.

The Chairman: I would suspect this would be for a very specific purpose.

Mr. Mazankowski: I see.

Clause 32 agreed to.

On Clause 33

The Chairman: Mr. Kroeger, I have one question on that. Does that make the minister a system participant?

Mr. Kroeger: Well, the administrator under Clause 33.(4) in fact will be administering and controlling these cars, and he is a system participant.

The Chairman: But this one says the minister will administer and control any railway cars so acquired or leased.

Mr. Kroeger: I think that relates to the provisions of the various laws on the subject, Mr. Chairman, which make it necessary for the minister in the first instance to enter into these agreements and formally do the acquisition and leasing.

The Chairman: Mr. Benjamin.

[Translation]

Merci, monsieur le président.

L'article 31 est adopté.

Le président: Je mets en délibération l'article 32.

L'article 32

Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Une question d'ordre général. La rémunération est-elle fixée par le gouverneur en conseil d'après certains critères ou est-ce discrétionnaire?

Le président: Monsieur Kroeger.

M. Kroeger: Non, monsieur le président. Le Conseil du Trésor établit des limites en ce qui concerne la rémunération. Parfois on s'arrange pour payer moins cher, parfois il faut payer plus, selon les circonstances.

M. Mazankowski: Cela dépend de quoi?

M. Kroeger: Eh bien, s'il fallait engager une personne hautement qualifiée . . .

M. Mazankowski: Comme un ancien ministre.

M. Kroeger: Je pensais plutôt à quelqu'un qui aurait la compétence de M. Snively ou de M. Banks.

M. Mazankowski: Je vois. Prenons une personne qui aurait les compétences de l'honorable Donal Macdonald? La rémunération pourrait-elle aller jusqu'à \$800 par jour?

Le président: Ou le juge Grange.

Une voix: Grange ne vaut peut-être pas cela.

M. Mazankowski: Oui, mais dans notre cas, c'est pour des raisons très précises.

Une voix: Je le ferais pour moins que cela.

M. Mazankowski: Et non pas comme tremplin pour devenir chef du parti.

Le président: Je soupçonne que ce serait dans un but très précis.

M. Mazankowski: Je vois.

L'article 32 est adopté.

L'article 33.

Le président: Monsieur Kroeger, j'ai une question là-dessus. En vertu de cet article, le ministre est-il considéré comme un participant?

M. Kroeger: En vertu du paragraphe 33.(4), l'administrateur prendra en charge des wagons, il est donc un participant.

Le président: Mais celui-ci stipule que le ministre prendra en charge les wagons acquis ou loués.

M. Kroeger: En vertu d'autres lois régissant ce domaine, il faut que ce soit le ministre qui conclue les accords pour acquérir et louer les wagons.

Le président: Monsieur Benjamin.

[Texte]

Mr. Benjamin: I move that Bill C-155 be amended in Clause 33 by striking out lines 25 to 45 at page 14 and lines 1 to 8 at page 15 thereof and substituting the following therefor:

for the purpose of moving grain.

(2) The Minister may enter into agreements with the owners or lessees of railway cars.

(3) The Canadian Wheat Board shall administer and control any railway cars acquired or leased by the board.

• 1100

The copy that you have of this amendment I have slightly altered. After the word "by" insert the words "the board or by" and it would read:

railway cars acquired or leased by the board or by the Minister on behalf of Her Majesty.

(4) the Canadian Wheat Board may, in respect of railway cars under its administration and control, enter into agreements with the railway companies respecting the operation of the railway cars.

(5) the Canadian Wheat Board shall administer the allocation of rail cars used in the movement of grain.

Mr. Chairman, this leaves the administration, allocation, control function of the Canadian Wheat Board on railway cars in the hands of the Canadian Wheat Board. As was pointed out by Mr. Kroeger and others in earlier sessions of this committee, the Governor in Council has always had the authority to change or amend who does the car allocating, who administers them, who controls them. Under existing legislation that ability has always been there.

The proposal that is in the bill in Clause 33 is nothing more than a continued attack upon and undermining of the Canadian Wheat Board. Mr. Justice Hall said in his report in 1977, and has said a number of times since, including before this committee recently, that the Canadian Wheat Board continue to administer the allocation of railcars used in the movement of grain.

Mr. Jarvis of the Canadian Wheat Board in his submission said:

The board, like any other sales organization, must control the shipment of its own product in order to ensure performance. For these reasons the board has always held the view that overall control of the system as it is developed in co-ordination with the total of the grain industry should be administered by the board.

The system implemented in the early 1970s and administered by the Wheat Board has worked very well, and there is no argument about that. In fact, as Mr. Jarvis says, most if not all system participants would say that the board, if anything, treated the smaller volume of non-board grains better than board grains themselves.

The Wheat Board Advisory Committee, the elected representatives of the grain producers, have unanimously told

[Traduction]

M. Benjamin: Je propose que l'article 33 du projet de loi C-155 soit modifié par la suppression des lignes 22 à 24, à la page 14, et des lignes 1 à 6, à la page 15, et leur remplacement par ce qui suit:

de sa Majesté, acquérir ou louer des wagons en vue de leur utilisation pour les mouvements du grain.

(2) Le ministre peut conclure des accords avec des propriétaires ou des locataires de wagons.

(3) La Commission canadienne du blé assure la charge des wagons acquis ou loués par la Commission.

J'ai quelque peu modifié la version de l'amendement que vous avez devant vous. Après le mot «loués», il faut insérer les mots «par la Commission ou», ce qui donnerait ce qui suit:

wagons acquis ou loués par la Commission ou par le ministre, pour le compte de Sa Majesté.

(4) La Commission canadienne du blé peut conclure des accords avec les compagnies de chemins de fer pour l'exploitation des wagons dont elle assume la charge.

(5) La Commission canadienne du blé assume la charge de l'affectation des wagons au mouvement du grain.

Cet amendement vise, monsieur le président, à confier à la Commission canadienne du blé la charge et l'allocation des wagons. Comme M. Kroeger et d'autres l'ont signalé à des séances précédentes, le gouverneur en conseil a toujours eu le pouvoir de modifier l'attribution de l'allocation et de la prise en charge des wagons. Il a toujours eu ce pouvoir en vertu de lois existantes.

L'article 33 du projet de loi ne vise ni plus ni moins à attaquer et à miner la Commission canadienne du blé. M. le juge Hall a dit dans son rapport de 1977, et à plusieurs reprises depuis, y compris devant le Comité, que la Commission canadienne du blé doit continuer à se charger de l'allocation des wagons affectés au transport du grain.

Dans son mémoire, M. Jarvis, de la Commission canadienne du blé, a fait la constatation suivante:

La Commission, comme tout autre organisme qui vend un produit, doit, pour assurer un bon rendement, contrôler le transport de son produit. C'est pourquoi la Commission a toujours estimé que le réseau qui a été mis au point en collaboration avec l'ensemble de l'industrie du grain doit être administré et contrôler par la Commission.

Le système mis en place au début des années 1970 et administré par la Commission du blé a très bien fonctionné; personne ne le conteste. En fait, comme M. Jarvis l'a signalé, la plupart des participants, sinon tous, conviennent que la Commission s'est mieux occupée des céréales qui ne relèvent pas d'elle, moins importantes en volume, que des céréales qui relèvent d'elle.

Les membres du Comité consultatif de la Commission du blé, soit les représentants élus des producteurs de grain, ont

[Text]

this committee that the marketing, sales and transportation of the grain are inextricably linked. They cannot be separated, and I do not understand this continuing effort to further dilute the administration of the whole system by adding another agency to carry on a function that is already being carried on very well by the grain transportation co-ordinator through and with the Canadian Wheat Board.

One can only conclude that the purpose and the intent of this kind of a clause is to do what the Wheat Board, the Wheat Board Advisory Committee, Mr. Justice Emmett Hall and the wheat pools have urged not be done and have requested not be done. To ignore their experience in the actual operations over the last number of years is to indicate to me and to many others that there is a deliberate, calculated effort in this legislation to continue to denigrate and weaken the farmers' best friend in western Canada, the Canadian Wheat Board—in fact, the best friend of the whole country because they are the best selling and marketing agency in the world, bar none.

• 1105

Mr. Chairman, this is another part of the legislation and of the proposal of the government that we find totally unacceptable, and, I submit, to the vast majority of grain producers. I am not suggesting that the way things have been operated in the last two or three years have been perfect, that there have not been problems that crop up here and there. That will happen in any event. When problems have cropped up, they have usually been resolved very quickly, and to the satisfaction of all concerned. Those who have continually tried to undermine orderly marketing in the Canadian Wheat Board are the ones, many of whom are not grain producers, who want a larger piece of the action, whether it is government money or a larger access to a share of railway cars to which they are really not entitled, and who, in spite of their protestations about competition, want to be able to get some backroom, behind-the-scenes assistance through this legislation from a government agency in the allocation of cars versus those who would be going to the United Grain Growers and the three wheat pools that are owned by the producers.

Mr. Chairman, I have made this point in earlier clauses. I have moved amendments; I have tried to have the administrator made an employee, officer or official of the Canadian Wheat Board, because we do not need an additional agency doing a job that two other agencies are already doing; namely, the Canadian Wheat Board and the Canadian Grain Commission. This compounding of the administration and operations of the grain marketing, sales, handling and transportation system with a further agency and a further bureaucracy just does not make any sense.

In his report to this committee, Mr. Jarvis asked us to take a very serious look at this clause of the bill, with a view to removing it. There is nobody with any kind of knowledge or credibility in this kind of operation who can deny that Mr. Jarvis, his fellow commissioners and the staff of the Canadian Wheat Board and the Canadian Grain Commission, and the

[Translation]

tous dit au Comité que la commercialisation, la vente et le transport de grain sont inextricablement liés. On ne peut pas les séparer et je ne comprends pas pourquoi on persiste à vouloir diviser l'administration du réseau en ajoutant un organisme qui ferait ce que font déjà, et très bien d'ailleurs, le coordinateur du transport des grains et la Commission canadienne du blé.

On doit donc conclure que cet article vise à faire ce que la Commission du blé, le Comité consultatif de la Commission du blé, M. le juge Emmett Hall et les syndicats du blé ont déconseillé, ce qu'ils ont demandé qu'on ne fasse pas. Le fait qu'on ne tienne absolument pas compte de l'expérience pratique qu'ils ont acquise au cours des années me fait croire, et fait croire à bien d'autres, qu'on cherche délibérément, au moyen de projets de loi, à continuer à dénigrer et à affaiblir le meilleur ami des cultivateurs dans l'ouest du Canada, soit la Commission canadienne du blé. En fait, c'est le meilleur ami du pays dans son ensemble, parce que c'est la meilleure agence de vente et de commercialisation au monde, sans exception.

Monsieur le président, voici une autre partie de la loi et de la proposition du gouvernement que nous trouvons tout à fait inacceptable, et je dirai pour la majorité des producteurs de grain. Je ne dis pas que tout a été parfait dans le meilleur des mondes au cours des deux ou trois dernières années, qu'il n'y a pas eu de problème ici et là. Il y en aura toujours, de toute façon. Les problèmes qui sont survenus ont habituellement été réglés très rapidement et à la satisfaction de tous les intéressés. Ceux qui tentent continuellement de détruire le système de commercialisation de la Commission canadienne du blé sont des gens qui ne sont pas producteurs de grain et qui veulent plus d'argent du gouvernement ou un nombre de wagons plus grand que ce à quoi ils ont vraiment droit, et qui, malgré leurs protestations au sujet de la concurrence, veulent obtenir grâce à cette loi et de façon déguisée, l'aide d'un organisme gouvernemental dans l'attribution des wagons au détriment de ceux qui s'adresseraient à la *United Grain Growers Association* et aux trois coopératives de blé appartenant aux producteurs.

Monsieur le président, j'ai déjà soulevé ce point pour d'autres articles. J'ai proposé des amendements; j'ai demandé que l'administrateur soit un employé, un agent ou un fonctionnaire de la Commission canadienne du blé, parce que nous n'avons pas besoin d'un autre organisme pour faire le travail qu'effectuent déjà deux autres organismes, à savoir la Commission canadienne du blé et la Commission canadienne des grains. L'addition d'un autre organisme et d'une autre bureaucratie pour l'administration et l'exploitation du système de commercialisation, de vente, de manutention et de transport du grain n'a aucun sens.

Dans le rapport qu'il a présenté au Comité, M. Jarvis nous a demandé de nous pencher très sérieusement sur cet article en vue de le supprimer. Personne doté d'une certaine connaissance ou crédibilité dans ce domaine ne peut nier que M. Jarvis, ses collègues commissaires et le personnel des Commissions canadiennes du blé et des grains, ainsi que le coordonnateur du

[Texte]

Grain Transportation Co-ordinator, have all been working well together. They have carried on an extremely successful—with problems here and there, but extremely successful—efficient, and reliable operation.

Why in heaven's name do we need a further functionary inserted into something that is . . . ? It was a deputy minister who said to me one time, on an earlier occasion, that we try to have a standing rule around the place that if it is working, do not try to fix it. This is working, so why are they trying to fix it?

Mr. Chairman, the only conclusion you can come to is that one of the purposes and intents of this bill is to replace the Canadian Wheat Board as a vital component, the senior component, in the interests of grain producers and the grain producers' customers. I urge the committee to accept the amendment, and urge upon the government that this legislation must be strengthening and supporting the Canadian Wheat Board in its operations, not weakening it.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin.

I have some thoughts that there may be another conclusion one can come to, and I want to put a question or two to the officials myself.

Mr. Benjamin: If you want me not to put the motion until the question, it is fine with me, Mr. Chairman.

The Chairman: That is what I am proposing, yes.

Mr. Benjamin: Okay.

The Chairman: Mr. Kroeger or Mr. Lefebvre, was this Clause 33 drafted in the way it was in order to correspond to the provisions of the Canada Grain Act? Mr. Kroeger.

Mr. Kroeger: Mr. Chairman, I think it may be helpful to the committee if I try to clear up what seems to be a fairly important misunderstanding here, as reflected in some of Mr. Benjamin's observations.

• 1110

The Chairman: Just before you do that, I would like to have an answer to the question I asked.

Mr. Kroeger: The answer is no.

The Chairman: The answer is no.

Mr. Kroeger: Because what we are talking about here is not the allocation of cars.

What we are talking about is housekeeping. What we are talking about is the administration of the car fleet, and the basic problem is that over the years the federal government has been supplying hopper cars to the grain transportation system, the Minister of Transport has never had any authority to purchase cars or to lease them. So one has to go through a somewhat convoluted process of doing it through the Wheat Board on behalf of the minister, because they can do it legally.

[Traduction]

transport du grain travaillent très bien ensemble. Ils ont eu quelques problèmes à l'occasion, mais ils ont fait un travail extrêmement efficace et fiable.

Pourquoi diable avons-nous besoin d'un autre fonctionnaire dans quelque chose qui . . . ? C'est un sous-ministre qui m'a déjà dit une fois que si quelque chose fonctionnait bien, par principe, il ne fallait pas essayer de l'arranger. Le système fonctionne, pourquoi donc essayer de l'arranger?

Monsieur le président, la seule conclusion qu'on puisse tirer, c'est que l'un des objectifs du projet de loi est de remplacer la Commission canadienne du blé qui est l'élément vital, essentiel du système dans l'intérêt des producteurs de grain et de leurs clients. J'exhorte le comité d'accepter l'amendement, et je dis au gouvernement que cette loi devrait renforcer et appuyer la Commission canadienne du blé dans ses opérations plutôt que de l'affaiblir.

Le président: Merci, monsieur Benjamin.

Je pense qu'il y a une autre conclusion à laquelle on pourrait arriver, et je voudrais poser une question ou deux aux fonctionnaires.

M. Benjamin: Si vous voulez que j'attende que vous posiez vos questions avant de présenter ma motion, c'est très bien, monsieur le président.

Le président: C'est ce que je vous propose, oui.

M. Benjamin: D'accord.

Le président: Monsieur Kroeger ou monsieur Lefebvre, l'article 33 a-t-il été libellé de manière à correspondre aux dispositions de la Loi sur les grains du Canada? Monsieur Kroeger.

M. Kroeger: Monsieur le président, je pense qu'il serait utile pour le Comité que j'essaie d'éclaircir ce qui semble être un malentendu assez grave, d'après ce que je peux déduire des observations de M. Benjamin.

Le président: J'aimerais que vous répondiez d'abord à ma question.

M. Kroeger: La réponse est non.

Le président: La réponse est non.

M. Kroeger: Nous ne parlons pas ici de l'affectation des wagons.

Il est question d'administration. Nous parlons de l'administration du parc de wagons, et le problème est essentiellement que, depuis des années, le gouvernement fédéral fournit des wagons-trémies au système de transport du grain; le ministre des Transports n'a jamais eu le pouvoir d'acheter des wagons ou de les louer. Il faut donc recourir à un système extrêmement compliqué qui permet à la Commission canadienne du blé d'agir au nom du ministre, parce qu'elle peut le faire légalement.

[Text]

Clause 33 creates the possibility of having a single fleet, but what is involved really is the administration of these cars. Now, what do I mean by administration? I am talking about damages to cars and who settles it, and claims that could arise. I am talking about the sort of lease arrangements that we have on 2,000 of these cars, the rate of interest that applies, the technical specifications of the cars and some of the questions of taxes and assessments and maintenance.

There is something called a repurchase account, so if a car gets destroyed in operation, you can buy a replacement out of this repurchase account. It is a lot of things of that kind which I think would largely be an administrative headache to any organization that had this responsibility. But somebody has to do it and the logical attitude seems to be the Grain Transportation Administrator. I think in discussing this clause, it is important for the committee to be clear about the distinction between the sort of allocative powers and issues that have been dealt with in past discussions of the committee and what is provided for here, which essentially involves the administration of the fleet.

Mr. Mazankowski: Am I to take it, then, Mr. Kroeger, that in Mr. Benjamin's amendment at subclause (3) where it says, "the Canadian Wheat Board shall administer and control", that administer and control has nothing to do with allocation. Is that correct?

Mr. Kroeger: Yes, that is correct, Mr. Chairman.

Mr. Mazankowski: Okay.

Mr. Kroeger: They are two quite distinct functions.

The Chairman: I have another question I want to put too and then I will go to Mr. Gustafson.

Mr. Benjamin: There is another section on allocation of cars.

The Chairman: Are you saying, then, that Mr. Benjamin's amendment does not in any way affect the powers given to the Governor in Council in Section 97 of the Canada Grain Act, particularly 97.(b)? Mr. Lefebvre.

Mr. D. Lefebvre: Mr. Benjamin's amendment does restrict the powers because in paragraph (5) he deals with the allocation of railway cars and not with administration and control.

The Chairman: Therefore, I think any further discussion on this is academic because that is the point I was trying to come to when I asked my first question to Mr. Kroeger. Because it restricts the powers of the Governor in Council, as contained in another act, it is out of order.

Mr. Mazankowski: What section are you referring to?

The Chairman: I am referring to Section 97.(b) of the Canada Grain Act.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, then, in that event, I would like to move my amendment so that it remains the same as the one I moved earlier, except to delete paragraph (5), the one that says that the Canadian Wheat Board shall administer the

[Translation]

L'article 33 crée la possibilité d'avoir un parc unique, mais ce dont il est question, c'est de l'administration de ces wagons. Alors, qu'est-ce que j'entends par administration? Je parle des dommages causés aux wagons et du responsable du dédommagement, des réclamations qui pourraient être faites. Je parle des accords de location concernant 2000 wagons, du taux d'intérêt qui s'applique, des caractéristiques techniques des wagons et de certaines questions d'impôt, d'évaluation et d'entretien.

Il y a ce qu'on appelle un compte de rachat qui permet de remplacer un wagon qui serait détruit en cours d'opération. C'est toute une série de choses comme celle-là, qui constitueraient un gros problème administratif pour tout organisme qui en serait chargé. Mais quelqu'un doit le faire et il semblerait logique que cette fonction soit dévolue à l'administrateur du transport du grain. Je pense qu'en discutant de cet article, il est important que le Comité fasse clairement la distinction entre les pouvoirs d'affectation, dont on a déjà parlé en comité, et ce dont il est question ici, c'est-à-dire essentiellement l'administration du parc de wagons.

M. Mazankowski: Alors si je comprends bien, monsieur Kroeger, l'amendement du paragraphe (3) de M. Benjamin qui dit: «la Commission canadienne du blé doit prendre en charge» n'a rien à voir avec l'affectation des wagons. Est-ce exact?

M. Kroeger: Oui, c'est exact, monsieur le président.

M. Mazankowski: Très bien.

M. Kroeger: Ce sont deux fonctions très distinctes.

Le président: J'ai une autre question à poser, ensuite je donnerai la parole à M. Gustafson.

M. Benjamin: Il y a un autre article qui porte sur l'affectation des wagons.

Le président: Cela veut-il dire alors que l'amendement de M. Benjamin n'affecte en rien les pouvoirs conférés au gouverneur en conseil à l'article 97 de la Loi sur les grains du Canada, particulièrement à l'alinéa 97.b)? Monsieur Lefebvre.

M. D. Lefebvre: L'amendement de M. Benjamin limite les pouvoirs du gouverneur en conseil parce que, au paragraphe (5), il parle de l'affectation des wagons et non de leur administration.

Le président: En conséquence, je pense que toute cette discussion est théorique, et c'est justement là où je voulais en venir lorsque j'ai posé ma première question à M. Kroeger. Étant donné que l'amendement limite les pouvoirs du gouverneur en conseil tel que prévu dans une autre loi, l'amendement est irrecevable.

M. Mazankowski: De quel article parlez-vous?

Le président: Je parle de l'alinéa 97.b) de la Loi sur les grains du Canada.

M. Benjamin: Monsieur le président, dans ce cas, j'aimerais proposer mon amendement tel qu'énoncé plus tôt, sauf qu'on supprime le paragraphe (5), celui qui dit que la Commission canadienne du blé doit prendre en charge l'affectation des

[*Texte*]

allocation of rail cars used in the movement of grain. I will accept your ruling. I probably made a mistake in drafting this, because this section does not pertain to allocation of cars, but other sections do. That removes the infringement upon Section 97. I submit that this amendment, minus paragraph (5), would be in order.

The Chairman: I am still not certain.

• 1115

Your number (3) says:

The Canadian Wheat Board shall administer and control any railway cars acquired or leased by the minister on behalf of Her Majesty.

That is not the intent of this bill. As I read the clause, and again I would seek some guidance . . .

Mr. Mayer: Mr. Chairman, before you rule on that . . .

The Chairman: I have not ruled yet.

Mr. Mayer: —I have a question I would like to ask.

The Chairman: Mr. Gustafson is first.

Mr. Gustafson: Thank you, Mr. Chairman. My question pertains to the words at the bottom of Clause 33, "and control". For instance, one of the problems is that often we site Canadian cars across the line. Is this word "control" involved in that kind of situation?

The Chairman: Mr. Farquhar.

Mr. M. Farquhar (Director General, Railway & Grain Transportation, Transport Canada): In the operating agreements that are signed right now between the Wheat Board and the two railways, the priority usage of the cars, the government-owned cars, is outlined and one of the specific references is that the cars cannot be used outside Canada. The number one priority is that the cars must be used in the western division, where the statutory rate applies.

Mr. Gustafson: You are saying, then, that in fact the wording here "control any railway cars" comes under those parameters in this clause.

Mr. Farquhar: With respect to the railway cars to which we are referring in this clause.

Mr. Kroeger: It is really just the concept that an owner controls his property.

The Chairman: All right. Mr. Mayer.

Mr. Mayer: Thank you, Mr. Chairman.

This is an excellent opportunity, at least for me, to have a chance to clarify what the situation is with regard to the way the Wheat Board cars are administered in terms of the working arrangement that the board has with the railway companies, how the arrangement was arrived at whereby the government, I believe, leased the hopper cars that it had bought in 1979—not bought, leased them . . . through the Canadian Wheat Board and what kinds of working arrange-

[*Traduction*]

wagons destinés aux mouvements du grain. J'accepte votre décision. J'ai probablement fait une erreur en rédigeant mon amendement, parce que cet article ne porte pas sur l'affectation des wagons, il y en a d'autres qui portent là-dessus. Cela élimine le problème concernant l'article 97. Je pense que cet amendement, avec le paragraphe (5) en moins, serait recevable.

Le président: Je ne suis toujours pas convaincu.

Votre paragraphe (3) dit:

La Commission canadienne du blé assure la charge des wagons acquis ou loués par le ministre, pour le compte de Sa Majesté.

Ce n'est pas l'intention du bill. De la façon dont j'interprète l'article, et je voudrais avoir des conseils là-dessus . . .

M. Mayer: Monsieur le président, avant que vous ne rendiez une décision . . .

Le président: Je n'ai rien décidé encore.

M. Mayer: . . . j'aurais une question à poser.

Le président: M. Gustafson a la parole avant vous.

M. Gustafson: Merci, monsieur le président. Ma question porte sur les mots «*and control*» à la fin de l'article 33. Par exemple, un des problèmes est que nous voyons souvent des wagons canadiens de l'autre côté de la frontière. Est-ce que le mot «*control*», rendu par «prise en charge» dans la version française, couvre cette situation?

Le président: Monsieur Farquhar.

M. Farquhar (directeur général, Chemins de fer et transport du grain, Transport Canada): Suivant les accords d'exploitation existant actuellement entre la Commission canadienne du blé et les deux chemins de fer et portant sur l'utilisation prioritaire des wagons appartenant au gouvernement, il est précisé que les wagons ne peuvent être utilisés en dehors du Canada. La première priorité est que les wagons soient utilisés dans la division ouest où les tarifs statutaires s'appliquent.

M. Gustafson: Vous dites alors que l'expression «prise en charge des wagons» s'applique ici.

M. Farquhar: Pour ce qui concerne les wagons visés par cet article.

M. Kroeger: Cela revient au principe que le propriétaire gère sa propriété.

Le président: Très bien. Monsieur Mayer.

M. Mayer: Merci, monsieur le président.

C'est ici une excellente occasion, pour moi du moins, de me faire expliquer comment fonctionne l'administration des wagons de la Commission canadienne du blé, en particulier en ce qui concerne les accords entre la Commission et les sociétés de chemins de fer, comment en est-on arrivé aux accords permettant au gouvernement, je pense, de louer les wagons trémies qu'il avait acquis en 1979, pas acquis, loués, par l'intermédiaire de la Commission canadienne du blé, quel

[Text]

ments the board has with the railways with regard to the cars that it had bought itself or that it bought on behalf of the producers. Mr. Earl is here, Mr. Farquhar is here—I think it is a case of, oh, what a tangled web we weave, and like Topsy it just grew. There are many, many intricacies to this whole area—for that matter, the provinces are into it. It would be very useful to me and, I am sure, to other members of the committee, to have an explanation, some background, as to how this situation operates.

The Chairman: Mr. Farquhar.

Mr. Kroeger: We may need Mr. Earl to supplement his comment.

Mr. Farquhar: When the government first got into the business of buying cars, as Mr. Kroeger mentioned, the only vehicle for doing that was the Canadian Wheat Board Act. As a consequence, the agency for the government rather than the Minister of Transport in that case was the Canadian Wheat Board. The Canadian Wheat Board entered into agreements with the two railways that govern the kinds of issues Mr. Kroeger mentioned, in terms of the usage of the cars. The involvement in developing those agreements brings into play now the department itself and the Administrator, the Grain Transportation Authority, the Wheat Board and the cars and the railways. In effect, the Wheat Board is acting as Her Majesty's agent in terms of the discussions and negotiations with the railways.

You have a similar arrangement with respect to the 2,000 producer-owned cars.

With respect to the provincial cars, there are agreements between the provinces in question and the railways very similar to the agreement between the Wheat Board and the railways, following the same overall terms, although you may find slightly different provisions with respect to the priority usage of cars. I believe in the case of Saskatchewan, probably after the use for grain there is a clause that would suggest that those cars should be used for potash, if they are not required for grain. That is something that is unique to the Saskatchewan agreement.

Mr. Mayer: Do the provinces have the same kind of arrangement with the railways?

Mr. Farquhar: In essence they have modelled their agreements on not exactly the same lines but along the lines of the existing agreement between the Wheat Board and the railways. The same kinds of issues are dealt with.

Mr. Mayer: What kind of arrangement does the federal government or the Department of Transport have with the Wheat Board when, in fact, the board acts for the department in being able to purchase cars?

Mr. Farquhar: It is in essence an informal arrangement whereby, for instance, if we are acquiring or purchasing cars and there is a Cabinet decision to buy x number of cars, then the Wheat Board on our behalf will discuss the matter with the railways and go out and get bids, costs, and so forth; that

[Translation]

genre d'accord est intervenu entre la Commission et les chemins de fer en ce qui concerne les wagons qu'elle a achetés elle-même ou qu'elle a achetés au nom des producteurs. M. Earl est ici, M. Farquhar aussi, je pense qu'il y a énormément de choses à éclaircir. La situation est très complexe; en fait, les provinces interviennent aussi. Il serait très utile pour moi et je suis sûr pour d'autres membres du Comité qu'on nous explique comment tout cela fonctionne.

Le président: Monsieur Farquhar.

M. Kroeger: On aura peut-être besoin de M. Earl aussi.

M. Farquhar: Quand le gouvernement a entrepris d'acheter des wagons, comme M. Kroeger l'a mentionné, le seul mécanisme à sa disposition était la Loi sur la Commission canadienne du blé. En conséquence, l'agent du gouvernement était la Commission canadienne du blé plutôt que le ministre des Transports. La Commission canadienne du blé a négocié avec les deux chemins de fer des accords régissant les questions dont M. Kroeger a parlé, en ce qui concerne l'utilisation des wagons. Pour conclure ces accords, il faut faire intervenir le ministère comme tel et l'administrateur, l'Office du transport du grain, la Commission du blé et les wagons ainsi que les chemins de fer. En fait, la Commission du blé agit à titre d'agent de Sa Majesté dans les discussions et négociations avec les chemins de fer.

Vous avez un arrangement semblable en ce qui concerne les 2,000 wagons des producteurs.

Pour ce qui est des wagons provinciaux, il existe entre les provinces en cause et les chemins de fer des accords très analogues généralement à ceux qui existent entre la Commission du blé et les chemins de fer, bien qu'il puisse y avoir quelques dispositions légèrement différentes concernant l'utilisation prioritaire des wagons. Dans le cas de la Saskatchewan, je pense, il y a probablement une disposition concernant l'utilisation des wagons aux fins du transport de la potasse si on n'en a pas besoin pour le grain. C'est une clause particulière à l'accord de la Saskatchewan.

M. Mayer: Les provinces ont-elles le même genre d'arrangement avec les chemins de fer?

M. Farquhar: Essentiellement, leurs accords suivent à peu près les mêmes lignes que les accords intervenus entre la Commission du blé et les chemins de fer. On y retrouve le même genre de question.

M. Mayer: Quel genre d'arrangement le gouvernement fédéral ou le ministère des Transports a-t-il avec la Commission canadienne du blé lorsque en fait, celle-ci agit pour le compte du ministère dans l'achat de wagons?

M. Farquhar: Il s'agit essentiellement d'un arrangement sans caractère officiel suivant lequel, par exemple, si nous acquérons ou achetons des wagons par suite d'une décision du cabinet d'acheter un montant «x» de wagons, la Commission du blé, en notre nom, discutera de cette question avec les chemins

[*Texte*]

would then be funnelled back by the Wheat Board through the department and then through Cabinet.

Mr. Mayer: From a legal point of view, does the Wheat Board own the cars or is it the Department of Transport?

Mr. Farquhar: Her Majesty owns them. They are held on behalf of Her Majesty by the Wheat Board.

Mr. Mayer: Her Majesty does a lot of things.

Mr. Farquhar: That is right.

Mr. Mayer: I am not so sure she would be proud of us in all the things we do.

The Chairman: Well she is stuck with us, whether she likes us or not.

Mr. Farquhar: The real gist of this clause is to normalize a situation—which really did not exist before, for whatever reasons—that there were no powers within the Transport Act to allow the Minister of Transport to do this. It is felt, because they are in effect a transport matter, that the Minister of Transport should have that responsibility.

So these clauses (a) give the Minister of Transport that responsibility, and then (b) in effect delegate that responsibility to the administrator, as opposed to the Wheat Board, which does it now. The administrator would then carry on the functions that heretofore have been carried on largely by the department and the administrator and the Wheat Board. But there would be obvious input from the Wheat Board and the railways, of course, in these kinds of discussions, as well as the department.

Mr. Mayer: The arrangement made by the Wheat Board with its 2,000 producer cars that are owned by the producers, is that a similar kind of arrangement?

Mr. Farquhar: As far as I understand, it is; yes.

Mr. Mayer: But the Wheat Board then really acts for itself.

Mr. Farquhar: For itself, that is correct.

Mr. Mayer: And that arrangement is essentially the same.

Mr. Farquhar: That is correct.

Mr. Mayer: Then the cars are all put together, the railways identify the grain fleet, and away we go with all the different colours on the cars.

Mr. Farquhar: Yes. You get into situations with respect to the usage of the government cars for the winter movement whereby they do go into eastern Canada, but there is a charge levied against the railways for the use of the government cars because of course the statutory rate does not apply in that area. Therefore the railways are using the government-owned cars, but are paying for their usage.

Mr. Mayer: Is there any reluctance on behalf of the railways to use cars in the winter movement that are not their own? I mean, have you seen that in the past?

[*Traduction*]

de fer et sollicitera des soumissions, des prix et ainsi de suite; ensuite ce sera la démarche inverse, c'est-à-dire qu'on ira de la Commission du blé au ministère, puis au cabinet.

M. Mayer: Du point de vue légal, les wagons appartiennent-ils à la Commission du blé ou au ministère des Transports?

M. Farquhar: Ils appartiennent à Sa Majesté. Ils appartiennent à la Commission du blé au nom de Sa Majesté.

M. Mayer: Sa Majesté fait beaucoup de choses.

M. Farquhar: C'est vrai.

M. Mayer: Je ne suis pas sûr qu'elle serait fière de tout ce que nous faisons.

Le président: Mais elle est prise avec nous, bon gré mal gré.

M. Farquhar: Le but véritable de cet article est de normaliser une situation qui n'existait pas vraiment auparavant pour je ne sais quelle raison, situation qui fait que la Loi sur les transports ne prévoyait aucun pouvoir permettant au ministre des Transports de faire l'acquisition de wagons. On estime que, puisqu'il s'agit d'une question de transport, le ministre des Transports devrait en être chargé.

Ainsi, la disposition a) confèrent cette responsabilité au ministre des Transports, puis la disposition b) délègue cette responsabilité à l'administrateur plutôt qu'à la Commission du blé, qui l'avait auparavant. L'administrateur remplirait donc les fonctions qui, jusqu'à présent, ont été exécutées en grande partie par le ministère, l'administrateur et la Commission du blé. Mais celle-ci et les chemins de fer auraient un rôle évident à jouer dans ces discussions, de même que le ministère.

M. Mayer: L'accord négocié par la Commission du blé concernant ces 2,000 wagons appartenant aux producteurs est-il du même genre?

M. Farquhar: D'après ce que je peux comprendre, oui.

M. Mayer: Alors la Commission du blé agit vraiment en son propre nom.

M. Farquhar: C'est exact.

M. Mayer: Et l'arrangement est essentiellement le même.

M. Farquhar: C'est bien cela.

M. Mayer: Alors les wagons sont tous mis en commun, les chemins de fer désignent le parc de wagons de grain, et c'est ainsi que cela marche avec les wagons de couleurs différentes.

M. Farquhar: Oui. Il y a aussi le fait qu'on utilise les wagons du gouvernement pour le transport dans l'est canadien durant l'hiver, mais les chemins de fer sont facturés parce que, évidemment, les tarifs statutaires ne s'appliquent pas dans cette région. Donc, les chemins de fer utilisent les wagons du gouvernement, mais paient pour leur utilisation.

M. Mayer: Les chemins de fer hésitent-ils à utiliser des wagons qui ne sont pas les leurs pour le transport durant l'hiver? Cela s'est-il déjà vu?

[Text]

Mr. Farquhar: I cannot be absolutely certain, but I believe that in this past year they did not use any government cars; they used their own cars, because they were available and in effect they did not have to make that payment for the use of government cars.

Mr. Mayer: And the railways, I would assume, are responsible for the maintenance on them. Is that the arrangement, or what is the arrangement?

Mr. Farquhar: They are responsible for the maintenance and the cost of it. In case of damage, one has to determine what party is responsible for that damage. If it is the railways, then money is put into a repurchase account, which accumulates over a period of time. Usually what happens is when you get several hundred thousand dollars, for instance, in that account, you would be able to buy an extra 10 or 20 cars; those are added on to whatever order. For instance, if we are buying 1,380 cars at the present time and the replacement account had several hundred thousand dollars in it, then we would simply make that 1,380 cars, say, 1,400 cars.

Mr. Mayer: Do the railways carry insurance on cars? I guess that is maybe a dumb question, but when you have a wreck and you pile up boxcars and grain cars and everything else, are those cars insured? Does the government carry insurance on cars, or what is the arrangement?

Mr. Farquhar: That would be a matter for the railways themselves, not the government.

The Chairman: The government does not normally carry insurance.

With that, I am going to call a brief recess. When we come back we will hear from Mr. Benjamin, Mr. Althouse, and Mr. Mazankowski.

We will recess for five minutes.

• 1125

• 1131

The Chairman: Order, please.

Just before I call on Mr. Benjamin, I want to remind members that debate at this point should be dealing with a specific clause or amendment that is on the table at the moment. While I have been a bit lenient up until now in the discussion and we have ranged over a fair amount of territory this morning that in my opinion did not have a lot to do with the particular amendment before us, I want members to discipline themselves, please, to stick to the discussion of the amendment that is before us. Otherwise, we are going to have another Thursday night all over again this Thursday night, and I would rather avoid that if we could. I will be listening carefully and I will be calling members to order if I find they are straying from the particular item that is before the committee at the moment.

With that, I call on Mr. Benjamin. He is not here, so I will call on Mr. Althouse.

[Translation]

M. Farquhar: Je n'en suis pas absolument certain, mais je pense que l'an dernier on n'a pas utilisé de wagons du gouvernement; les chemins de fer ont utilisé leurs propres wagons parce qu'il y en avait, et ils n'ont pas eu à payer pour l'utilisation de wagons du gouvernement.

M. Mayer: Et les chemins de fer, je suppose, sont responsables de l'entretien des wagons. Est-ce bien cela, est-ce bien ce qui est convenu?

M. Farquhar: Ils sont responsables de l'entretien et des frais. En cas de dommage, on doit déterminer qui est responsable. Si c'est les chemins de fer, alors l'argent est placé dans un compte de rachat qui s'accumule pendant un certain temps. D'ordinaire, lorsqu'il y a plusieurs centaines de milliers de dollars dans le compte, cela permet d'acheter 10 ou 20 wagons de plus, qui s'ajoutent à la commande. Par exemple, si nous achetons 1,380 wagons et s'il y a quelques centaines de milliers de dollars dans le compte de remplacement, on achèterait peut-être 1,400 wagons plutôt que 1,380.

M. Mayer: Les chemins de fer assurent-ils leur wagons? C'est peut-être une question stupide, mais quand il y a carambolage de wagons couverts et de wagons de grain et ainsi de suite, les wagons sont-ils assurés? Le gouvernement assure-t-il ses wagons, ou qu'en est-il au juste?

M. Farquhar: Je pense qu'il appartiendrait aux chemins de fer et non au gouvernement de s'assurer.

Le président: Le gouvernement n'a pas l'habitude de s'assurer.

Nous allons maintenant faire une courte pause. En revenant, nous entendrons M. Benjamin, M. Althouse et M. Mazankowski.

Nous nous arrêtons pour cinq minutes.

Le président: À l'ordre, s'il vous plaît.

Avant de céder la parole à M. Benjamin, j'aimerais rappeler aux députés que le débat maintenant devrait porter sur des articles ou amendements précis qui se trouvent devant nous à présent. Quoi que j'aie fait preuve d'énormément de souplesse dans les discussions, nous avons très largement débordé la question à l'étude, du moins à mon avis, et nous ne nous en sommes pas tenus à l'amendement dont nous avons été saisis; je demande donc aux membres du Comité de faire preuve de discipline et de s'en tenir au sujet dont nous sommes saisis. Sinon, le débat de jeudi soir dernier va recommencer jeudi soir cette semaine, et je préférerais qu'on nous en fasse grâce. Je vais donc écouter très attentivement et je rappellerai les membres à l'ordre si leurs propos me semblent s'écarter du sujet dont est saisi le Comité au moment où ils parlent.

Sur ce, je cède la parole à M. Benjamin. Il n'est pas ici, je cède donc la parole à M. Althouse.

[Texte]

Mr. Althouse: Thank you, Mr. Chairman. I need a little clarification. We were at the stage of asking questions. Are we now dealing directly with the amendment, or can we continue asking questions?

The Chairman: You can ask questions that deal directly with the amendment.

Mr. Althouse: Okay. I wonder if Mr. Thompson could give us a legal opinion as to what the current Clause 33.(3) does, specifically with regard to the ownership of the cars that now rest with the Wheat Board that were bought with the farmers account from 2,000 cars? Are these to be transferred as well under the bill? Our interpretation is that they as well would be transferred; that the administration of them and the decision as to what would be done with them would be transferred as well to the GTA? Does this wording . . .

The Chairman: Mr. Althouse, are you saying cars that are owned by the Wheat Board?

Mr. Althouse: Yes, the producer car.

The Chairman: As I read this . . . Okay, go ahead.

Mr. Althouse: Where are they dealt with in this particular bill? Are they being transferred as well to the GTA, or do they sit off in limbo as a second group?

The Chairman: I would say that under Clause 33.(3) they could be, yes. Am I correct, Mr. Kroeger?

Mr. Kroeger: Yes, Mr. Chairman.

Mr. Althouse: So the intention of the bill as it is written now is to transfer all the cars . . .

Mr. Kroeger: No, no.

Mr. Althouse: —that have been administered under the Wheat Board, which has sort of been the resting point for them, to UGG.

The Chairman: No.

• 1135

The Chairman: No. Mr. Farquhar.

Mr. Farquhar: The intent of Clause 33.(3) is to transfer the government-owned hopper-car fleet. The intention was not to include the 2,000 producer-owned cars. Those would come under Clause 33.(2), whereby the minister could enter into agreement with any owners of cars, which would be at the moment the provinces of Saskatchewan and Alberta and the Canadian Wheat Board itself. But the intent of Clause 33.(3) was to deal only with the government-owned cars.

The Chairman: Right.

Mr. Althouse: With regard to the cars under Clause 33.(2), what is the ultimate intention of the department or the minister? Are they intending to take ownership in them? If so, what would be the basis of payment? Would it be in market value—say, the amount of money put in them in the first

[Traduction]

M. Althouse: Merci, monsieur le président. Un point d'éclaircissement. Nous en sommes à poser des questions. Devons-nous dès lors nous en tenir seulement à la modification ou pouvons-nous continuer de poser des questions?

Le président: Vous pouvez poser des questions qui se rattachent directement à l'amendement.

M. Althouse: Parfait. Je me demande si M. Thompson pourrait nous donner un avis juridique quant au paragraphe 33.(3), plus précisément eu égard au propriétaire des wagons que détient pour le moment la Commission du blé et qui ont été achetés avec l'argent des fermiers, c'est-à-dire ces 2,000 wagons? En vertu du bill, ces wagons seront-ils, eux aussi, transférés? D'après notre interprétation de la chose, ils le seraient. La gestion de ce bien et la décision quant à ce qui en sera fait reviendraient aussi à l'administration? Est-ce que le libellé . . .

Le président: Monsieur Althouse, prétendez-vous que ces wagons appartiennent à la Commission canadienne du blé?

M. Althouse: Oui, les wagons des producteurs.

Le président: Si j'ai bien lu . . . Parfait, allez-y.

M. Althouse: Où en est-il précisément question dans le présent projet de loi? Transfère-t-on aussi ces wagons à l'administrateur ou se retrouveront-ils quelque part dans les limbes?

Le président: À mon avis, en vertu du paragraphe 33.(3), ils le seront. Ai-je raison, monsieur Kroeger?

M. Kroeger: Oui, monsieur le président.

M. Althouse: Donc, grâce au projet de loi et à cause de son libellé actuel, on va transférer tous les wagons . . .

M. Kroeger: Non, non .

M. Althouse: . . . dont l'administration avait été confiée à la Commission canadienne du blé, qui était en quelque sorte leur domicile légal, transférée dis-je, à la *United Grain Growers*.

Le président: Non.

Le président: Non. Monsieur Farquhar.

M. Farquhar: L'objectif visé par le paragraphe 33.(3) est de transférer le stock de wagons trémies appartenant au gouvernement. Il n'y est pas question des 2,000 wagons appartenant aux producteurs. Ces wagons sont visés par le paragraphe 33.(2), en vertu duquel le ministre peut conclure un accord avec les propriétaires de wagons qui, pour le moment, sont les provinces de la Saskatchewan et de l'Alberta, ainsi que la Commission canadienne du blé. Cependant, le paragraphe 33.(3) ne visait que les wagons appartenant au gouvernement.

Le président: Parfait.

M. Althouse: Pour ce qui est des wagons visés au paragraphe 33.(2), quelle est la véritable intention du ministère ou du ministre? Entendent-ils en devenir les propriétaires? Si c'est le cas, sur quoi se fonderait le remboursement? Serait-ce la valeur au marché . . . disons le montant d'argent investi à l'origine, plus un certain pourcentage raisonnable d'intérêt?

[Text]

place, plus a reasonable return on interest? Just how would that control take place? Or do you see that being a problem?

The Chairman: Mr. Farquhar. Mr. Kroeger.

Mr. Kroeger: Clause 33.(2) merely says "The minister may enter into agreements . . .". Agreement implies two parties, at least. If such an agreement were arrived at, then the minister could assume the administration and control of the producer-owned wheat-board cars, just as you might of the cars owned by provincial governments—all this being really in the interests of creating a consolidated administration for the car fleet, which is there for the benefit of producers regardless of who originally acquired them.

The Chairman: Mr. Farquhar.

Mr. Farquhar: Mr. Chairman, with respect to Mr. Althouse's question, I think what you were suggesting was the question of whether there was any intention by the government to purchase the producer-owned cars. That is not what is covered here and, to the best of my knowledge, there is none; this deals simply with the administration of the cars. And the agreement would be to authorize the Minister of Transport and, ultimately, the Administrator to administer and control the entire fleet, if the owners of those cars so desired. This does not deal with the ownership per se of those cars and there is no intention, as I said, to the best of my knowledge that the government would purchase the 2,000 producer-owned cars.

Mr. Althouse: That is not an option even if the producers or the provinces preferred that to happen given the changed circumstances of the agreement?

Mr. Farquhar: That, I would presume, is a hypothetical question which would have to be dealt with at that particular time. This does not deal with any intention on the part of the government to purchase cars owned by other owners.

Mr. Althouse: It seems to me that what is trying to be attempted in Clause 33 through all of the subclauses is an attempt to consolidate the management of the publicly held cars—I suppose, cars other than railroad cars. Is that the intention?

Mr. Farquhar: If the other owners of the cars wished that. But the immediate intent is to give the minister and the administrator the responsibility for administration and control over the government-owned cars. This provides the wherewithal should the owners of the other cars wish for the administrator to have responsibility for the entire fleet. It is only an enabling clause, if you like.

Mr. Althouse: It seems to me that there must be something more than just consolidation of control at stake there, because in the way the cars are handled now, we have fairly effective consolidation of control. They are all under the Canadian Wheat Board. What is the basic point of changing that control for administrative purposes from the Canadian Wheat Board to GTA?

[Translation]

Comment se ferait ce transfert exactement? Ou croyez-vous que ce sera là un des problèmes?

Le président: Monsieur Farquhar. Monsieur Kroeger.

M. Kroeger: Le paragraphe 33.(2) précise tout simplement que «le ministre peut conclure des accords . . .». Pour qu'il y ait un accord, il faut qu'il y ait au moins deux parties à l'accord. Si on en arrivait à un tel accord, le ministre pourrait alors administrer et contrôler l'utilisation des wagons-trémies de la Commission canadienne du blé tout comme ce pourrait être le cas pour les wagons appartenant aux gouvernements provinciaux . . . tout ceci, évidemment, pour créer une administration intégrée chargée de gérer le pool de wagons, qui se trouve là pour le bénéfice des producteurs, indépendamment de l'acquéreur original.

Le président: Monsieur Farquhar.

M. Farquhar: Monsieur le président, en ce qui regarde la question de M. Althouse, je crois que vous l'avez interprétée de la façon suivante: est-ce l'intention du gouvernement d'acheter les wagons appartenant aux producteurs? Ce n'est pas l'objet de ce paragraphe et, que je sache, il n'en est pas question; il s'agit tout simplement de la prise en charge des wagons. L'accord autoriserait le ministre des Transports et, au bout du compte, l'administrateur à prendre en charge tous les wagons, si les propriétaires desdits wagons le désiraient. Il n'est donc pas question du propriétaire, comme tel, de ces wagons et, que je sache, comme je l'ai dit, le gouvernement n'a pas l'intention d'acheter ces 2,000 wagons qui appartiennent aux producteurs.

M. Althouse: Ce n'est pas là une des solutions même si les producteurs ou les provinces préféraient que cela se passe ainsi, étant donné les modifications apportées à l'accord?

M. Farquhar: J'imagine qu'il s'agit d'une question hypothétique à laquelle il faudrait répondre en temps et lieu. Il n'est pas ici question de l'intention qu'aurait le gouvernement d'acheter des wagons appartenant à d'autres propriétaires.

M. Althouse: Il me semble que c'est exactement ce qu'on essaie de faire grâce à l'article 33 dans son ensemble, c'est-à-dire de permettre la prise en charge centralisée de tous les wagons appartenant au public . . . j'imagine qu'il s'agit de wagons autres que ceux des sociétés de chemin de fer. Est-ce là l'objectif?

M. Farquhar: Si les autres propriétaires de wagons le désiraient. Mais l'intention première est d'accorder au ministre et à l'administrateur la responsabilité et la prise en charge des wagons appartenant au gouvernement. On y prévoit certaines modalités si les propriétaires des autres wagons voulaient confier la responsabilité de leurs wagons à l'administrateur. Ce n'est qu'une disposition habilitante, si vous voulez.

M. Althouse: Il me semble qu'il y a là quelque chose de plus qu'une simple prise en charge intégrée car, de la façon dont les choses se déroulent à l'heure actuelle, le contrôle, en réalité, semble centralisé. Tous les wagons sont pris en charge par la Commission canadienne du blé. Quelle est la raison fondamentale pour laquelle on veut transférer le contrôle administratif de la Commission canadienne du blé à l'administrateur?

[Texte]

Mr. Farquhar: The administration and control of the cars with respect to Saskatchewan and Alberta to the best of my knowledge, is not under the Canadian Wheat Board. That is a separate arrangement between those two provinces and the two railways. This simply is an enabling provision, should the owners of all of the fleet, as time goes on, see the desirability of having one fleet administered and controlled by one particular body. But of itself it does not make that happen immediately.

• 1140

Mr. Althouse: Now, when you have something as you have in subclause (3) that says "Notwithstanding anything in this or any other Act of Parliament, the Governor in Council may, by regulation, transfer the administration and control of any railway cars held by the Canadian Wheat Board on behalf of the Government of Canada . . ."

In subclause (2) again, the minister "may". The fact that it only says "may" still does not appear to me to have the same degree of choice as the word "may" in legislation usually connotes, because you are acting with a body, the Canadian Wheat Board, which is also subject to the minister. So basically, I guess, what happens, even though you have used the word "may", is that whatever the minister determines will or shall eventually happen. I guess that is what we are a little concerned about.

The Chairman: Mr. Althouse, the legislation does not say "will" or "shall", it says "may" . . .

Mr. Althouse: That is what I said.

The Chairman: —which is enabling, not mandatory.

Mr. Althouse: It is enabling and it does say "may", but it is also dealing with another government agency which is under the control of the minister, and what the minister may want some of his agencies to do has the effect in the end as surely as if it had been written "shall". That is the only point I am making.

If that is not the intent, what is the intent with the "may"? How much two-party negotiation do you perceive taking place there?

The Chairman: I would point out that it is the Governor in Council, it is not one minister versus another minister.

Mr. Althouse: All right.

The Chairman: I think we are becoming again rather repetitious in our questions. Mr. Kroeger.

Mr. Kroeger: Mr. Chairman, the power that Mr. Althouse refers to exists, but it would not be unreasonable for the Governor in Council to take over these cars, since they were paid for with taxpayers' revenues in the first place.

The Chairman: All right. Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I would just like to take Mr. Kroeger through the amendment that Mr. Benjamin has proposed, to get some clarification, and perhaps maybe Mr. Benjamin can help me as well.

[Traduction]

M. Farquhar: L'administration et le contrôle de l'utilisation des wagons pour ce qui est de la Saskatchewan et de l'Alberta, que je sache, n'est pas du ressort de la Commission canadienne du blé. Il y a un accord distinct entre ces deux provinces et les deux sociétés de chemin de fer. C'est tout simplement une disposition habilitante, si jamais les propriétaires de tout le stock roulant, à l'avenir, estimaient désirable d'avoir une seule flotte administrée et contrôlée par un organisme précis. Mais en soi, cela ne provoque pas cet effet immédiatement.

M. Althouse: Maintenant, avec une disposition comme celle du paragraphe (3) qui prévoit: «Par dérogation à la présente loi ou à toute autre loi fédérale, le gouverneur en conseil peut, par règlement, transférer la prise en charge des wagons détenus par la Commission canadienne du blé, pour le compte de l'État, . . . ».

Et puis encore, au paragraphe (2), le ministre «peut». Le fait qu'on précise «peut» ne me semble pas comporter le même degré de choix que l'utilisation usuelle du terme «peut» dans la législation. En effet, dans ce cas il s'agit d'un organisme, la Commission canadienne du blé, qui est également responsable devant le ministre. Par conséquent, bien que vous ayez choisi d'utiliser le terme «peut», quoi que le ministre décide, cela finira par se produire. C'est d'ailleurs ce qui nous inquiète quelque peu.

Le président: Monsieur Althouse, la législation ne dit pas qu'il le fera, ni qu'il devra le faire, mais qu'il le pourra . . .

M. Althouse: C'est précisément ce que j'ai dit.

Le président: . . . disposition habilitante et non obligatoire.

M. Althouse: C'est habilitant et on précise «peut», mais d'un autre côté, il s'agit d'un autre organisme gouvernemental qui relève du ministre, et dans les organismes qui relèvent du ministre, en fin de compte, ce que le ministre souhaite finit par se produire tout aussi sûrement que si l'on avait écrit «doit». C'est ce que j'essaie d'expliquer.

Si ce n'est pas l'intention, pourquoi a-t-on choisi le terme «peut»? Dans quelle mesure y aura-t-il négociation entre les deux parties, à votre avis?

Le président: Je vous signale que c'est le gouverneur en conseil et non un ministre face à un autre ministre.

M. Althouse: Exact.

Le président: Je pense que nous commençons à nous répéter dans nos questions. Monsieur Kroeger.

M. Kroeger: Monsieur le président, le pouvoir dont M. Althouse nous parle existe bel et bien; toutefois, étant donné que ces wagons ont été payés par les contribuables, on voit mal pourquoi le gouverneur en conseil ne pourrait pas les exiger.

Le président: Très bien. Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, j'aimerais passer en revue avec M. Kroeger l'amendement proposé par M. Benjamin; j'ai des précisions à demander, et peut-être M. Benjamin pourra-t-il nous aider également.

[Text]

Under his subclause (2), the minister may enter into agreements with the owners or lessees of railway cars. Is that not already in the bill? So that is a nothing; that is irrelevant, and I suggest that it might really be considered out of order, Mr. Chairman.

Okay, subclause (3). Mr. Benjamin, as I see it, wants the Canadian Wheat Board to administer and control any railway cars acquired or leased by the minister on behalf of Her Majesty, which means that he wants the Canadian Wheat Board to get engaged in the leasing and the maintenance and all that razzmatazz with respect to railway cars.

The Chairman: The Wheat Board has that authority at the moment, and my understanding is that Mr. Benjamin is moving to have the Wheat Board maintain that authority. That is the one I raised the question about, if you recall, Mr. Mazankowski, as to whether or not it changes the intent of this legislation.

Mr. Lefebvre.

Mr. Mazankowski: Could Mr. Lefebvre or Mr. Kroeger explain what Mr. Benjamin's suggested amendment will do vis-à-vis that in the act, just for clarification, please.

Mr. D. Lefebvre: At present, the cars were purchased by the Wheat Board on behalf of the government and the minister because there was not that legal authority.

Mr. Mazankowski: Exactly.

Mr. D. Lefebvre: But because they did it on behalf, it gives a stronger hand to the government to participate in the development of the operating agreements, for instance. If you have this clause here, the Canadian Wheat Board would administer and control on their own right, so they would not have to have any input from the government in the development of operating agreements. They would sort of make the decisions.

Mr. Mazankowski: Acting as an agent of Her Majesty, they could do it on their own.

Mr. D. Lefebvre: Yes.

• 1145

Mr. Benjamin: The minister has the residual power by order in council to tell the board, or to enter into an agreement with the board on, how they will administer and control.

Mr. Mazankowski: But it does not change anything. It is another irrelevant clause which really means nothing. All this rhetoric that we have been hearing from Mr. Benjamin about preserving the powers and the integrity of the Canadian Wheat Board, and his attempts to do that, are nothing but hollow, futile, irrelevant fluff.

Mr. Chairman, I seriously suggest that one of the conditions for the admissibility of amendments is the matter of relevancy or irrelevancy, and I submit to you that this is simply rhetoric, giving Mr. Benjamin a platform once again to suggest that he and his party alone are the only people who are preserving the

[Translation]

Avec ce paragraphe (2), le ministre peut conclure des accords avec les propriétaires ou les gens qui ont loué des wagons de chemin de fer. Mais, est-ce que cela ne figure pas déjà dans le bill? C'est un non-lieu; cela ne sert à rien, et je pense, monsieur le président, que cela pourrait même être considéré irrecevable.

Très bien, paragraphe (3). M. Benjamin, si je l'ai bien compris, veut que la Commission canadienne du blé administre et contrôle tous les wagons de chemin de fer acquis ou loués par le ministre au nom de Sa Majesté; autrement dit, il veut que la Commission canadienne du blé se lance dans le commerce de la location et de l'entretien des wagons de chemin de fer, tout le cirque.

Le président: La Commission du blé a déjà ce pouvoir et apparemment M. Benjamin souhaite qu'elle le conserve. Vous vous souviendrez monsieur Mazankowski que c'est à ce propos que j'ai demandé si c'était bien l'intention de la législation.

Monsieur Lefebvre.

M. Mazankowski: Est-ce que M. Lefebvre ou M. Kroeger pourrait expliquer quel sera l'effet de l'amendement proposé par M. Benjamin; une simple précision.

M. D. Lefebvre: À l'heure actuelle les wagons sont achetés par la Commission du blé au nom du gouvernement et du ministre parce que juridiquement, ce pouvoir n'existe pas.

M. Mazankowski: Précisément.

M. D. Lefebvre: Mais comme la transaction se fait par intermédiaire, cela donne au gouvernement une position plus forte lorsqu'il négocie des accords d'exploitation, par exemple. Avec ce nouvel article, la Commission canadienne du blé administrerait et contrôlerait ses propres intérêts et ne serait donc plus tenue de passer par l'entremise du gouvernement pour les accords d'exploitation. La décision leur appartiendrait.

M. Mazankowski: En leur qualité de représentants de Sa Majesté, ils pourraient agir de façon autonome.

M. D. Lefebvre: Oui.

M. Benjamin: Le ministre peut toujours par décret du Conseil dire à la commission comment administrer et contrôler ou négocier ce point avec elle.

M. Mazankowski: Mais cela ne change rien. C'est encore un article inutile qui ne veut rien dire. Tout ce que nous rabâche indéfiniment M. Benjamin sur la préservation des pouvoirs et l'intégrité de la Commission canadienne du blé est absolument creux, futile et hors du sujet.

Monsieur le président, je crois vraiment que vous devriez exiger pour déclarer les amendements recevables qu'ils soient du moins pertinents, et je puis vous dire que là nous n'avons affaire qu'à de la rhétorique et que M. Benjamin en profite pour répéter sans arrêt que son parti et lui sont les seuls à

[*Texte*]

integrity and the powers and the effectiveness of the Canadian Wheat Board; but he cannot back it up with anything substantive.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, in response to Mr. Mazankowski, as for the Wheat Board on the administration and control of railway cars, they are provided by the minister in any event by order in council. This puts in statute those powers by the Canadian Wheat Board on behalf of Her Majesty. If Mr. Mazankowski considers this fluff and irrelevant, then he is also saying that Mr. Jarvis considers it fluff and irrelevant, the Wheat Board Advisory Committee considers it fluff and irrelevant...

Mr. Mazankowski: I certainly consider the chief spokesman full of fluff...

Mr. Benjamin: —Mr. Justice Hall is fluff and irrelevant, and the three pools—I am not sure about the UGG—are fluff and irrelevant, about the Wheat Board maintaining you cannot separate marketing and sales from movement. They are inextricably linked.

Mr. Mazankowski: It has absolutely nothing to do with this. Do not mix apples and oranges.

The Chairman: I think the best way to dispose of it—I have some questions about the relevancy and whether this is procedurally correct. But I think it is a grey area. I think the best way to deal with it is to have the committee deal with it.

Mr. Mazankowski: I do not want to vote on something if it is deemed to be irrelevant.

Mr. Mayer: May I ask the counsel if we could have an opinion as to whether in fact this is relevant and does really say something or if it just reiterates things that are already there. On that basis, is it irrelevant? Does it have any teeth in it? What kind of guidance can we have?

Mr. Thompson: If I were to express a difficulty, I would say that important parts of the amendment stand in direct opposition to Clause 33, which expresses the intention of the government in this bill respecting the control and administration of certain cars which have now for some time been, for example, under the control of some other agency, and there is an attempt here to patriate these cars under one entity, namely the minister. To the extent that the amendment seeks to do something absolutely different from that or to perpetuate a situation which is different from that, I would suggest that the amendment may contravene the general proposition that an amendment not be contrary to the intent of the bill.

The Chairman: That is the problem I have had with it all along.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, may I ask Mr. Thompson, Mr. Lefebvre, Mr. Kroeger, is it not correct that whether the Canadian Wheat Board buys, leases, administers, and controls railway cars or the minister has the authority to do it, in either case they will be administered and controlled on behalf of Her Majesty.

The Chairman: Mr. Benjamin, that question has already been answered.

[*Traduction*]

vouloir préserver l'intégrité, les pouvoirs et l'efficacité de la Commission canadienne du blé; or il n'a rien fait pour le prouver.

M. Benjamin: Monsieur le président, je répondrai à M. Mazankowski que pour ce qui est de l'administration et du contrôle des wagons de chemins de fer de la Commission du blé, c'est de toute façon le ministre qui en décide par décret du Conseil. Ceci est fait au nom de Sa Majesté. Si M. Mazankowski considère que ce n'est que bavardage et que cela n'a rien à voir, peut-être veut-il nous dire aussi que M. Jarvis est de son avis, que le comité consultatif de la Commission du blé l'est aussi...

M. Mazankowski: Son principal porte-parole parle en effet à tort et à travers...

M. Benjamin: ... que le juge Hall n'est capable que de bavardage sans aucun rapport, tout comme les trois pools—je ne suis pas sûr de la position de la *United Grain Growers*—lorsqu'ils disent que la Commission du blé estime que l'on ne peut séparer d'un côté la commercialisation et les ventes et de l'autre, le mouvement. Ces éléments sont inexplicablement liés.

M. Mazankowski: Cela n'a absolument rien à voir. Ne mélangez pas les torchons et les serviettes.

Le président: Le meilleur moyen, étant donné que je ne suis en effet pas sûr de la recevabilité de cet amendement, est finalement, je crois, de le mettre aux voix.

M. Mazankowski: Je ne veux pas voter sur un point qui n'est pas pertinent.

M. Mayer: Puis-je demander au conseiller s'il peut nous dire si cet amendement est pertinent ou s'il ne fait que répéter ce que l'on a déjà dit. Y a-t-il quelque chose là-dedans? Qu'en pense notre conseiller?

M. Thompson: Le problème est, je crois, que des éléments importants de l'amendement sont en opposition directe avec l'article 33 qui exprime l'attention du gouvernement à propos du contrôle et de l'administration de certains wagons, qui depuis un certain temps relèvent d'un autre organisme. L'idée est de mettre tous ces wagons sous un seul contrôle, sous celui du ministre. Dans la mesure où l'amendement cherche à réaliser quelque chose d'entièrement différent ou à perpétuer une situation différente, il va à l'encontre de la proposition générale, selon laquelle un amendement ne peut être contraire à l'intention du projet de loi.

Le président: C'est justement la difficulté que j'y vois depuis le début.

M. Benjamin: Monsieur le président, puis-je demander à M. Thompson, M. Lefebvre, M. Kroeger, s'il est bien vrai que quel que soit celui qui achète, loue, administre et contrôle les wagons de chemins de fer, qu'il s'agisse de la Commission canadienne du blé ou du ministre, cela se fait de toute façon pour le compte de Sa Majesté.

Le président: Monsieur Benjamin, on a déjà répondu à cette question.

[Text]

Mr. Benjamin: Well, I want it plain again. Either way, it is on behalf of Her Majesty.

• 1150

The Chairman: Mr. Lefebvre.

The answer given before is that the minister did not have the authority and the government . . .

Mr. Benjamin: That is not the point I am asking. I am asking if the minister has the authority or if the Canadian Wheat Board does . . .

The Chairman: You asked if the minister now had the authority. That was the question you asked.

Mr. Benjamin: No, I did not ask that, Mr. Chairman. Do not put words in my mouth.

The Chairman: I am not putting words in your mouth, you put them in my ears.

Mr. Benjamin: No. I asked if the minister has the authority to buy or lease railway cars and administer and control them; or if the Canadian Wheat Board does it, is it not . . .

The Chairman: I tell you, the question has already been answered. Answer it again will you, Mr. Lefebvre, please.

Mr. Benjamin: Is it not the case that in either case it is on behalf of Her Majesty?

Mr. D. Lefebvre: Right now the minister does not have . . .

Mr. Benjamin: I know that. But if you give him the authority, he is doing that on behalf of Her Majesty, just as the Canadian Wheat Board is, right? There is no difference?

Mr. D. Lefebvre: Yes.

Mr. Benjamin: On whose behalf? Is that not right?

Mr. D. Lefebvre: The cars would be owned ultimately by Her Majesty, in the same way the assets of CNR ultimately are owned by Her Majesty.

Mr. Benjamin: Exactly. Then, Mr. Chairman, when Mr. Kroeger goes into the matter of the headaches of administering these cars, whether it is claims or agreements or what not, is that not already being done by the Canadian Wheat Board on behalf of Her Majesty, by agreement with the railroads, under the direction of the minister in charge of the Canadian Wheat Board, who got the request from the Minister of Transport, and that the Canadian Wheat Board is already equipped and experienced in the administration and control of railway cars bought by the Government of Canada . . . by the Canadian Wheat Board on behalf of Her Majesty . . . and is administering those cars in a competent manner as to claims and the use thereof, the repairs or anything else? Is that not already in place? Nobody has complained. The minister or nobody else has complained they are not doing it properly and effectively

[Translation]

M. Benjamin: Eh bien je demande à nouveau une réponse claire. Est-ce que d'une façon ou d'une autre, c'est pour le compte de Sa Majesté?

Le président: Monsieur Lefebvre.

On a répondu que le ministre n'avait pas le pouvoir et que le gouvernement . . .

M. Benjamin: Ce n'est pas ce que je demande. Je demande si le ministre a le pouvoir ou si la Commission canadienne du blé l'a . . .

Le président: Vous avez demandé si actuellement le ministre avait le pouvoir. C'est la question que vous avez posée.

M. Benjamin: Non, ce n'est pas ce que j'ai demandé, monsieur le président. N'essayez pas de me faire dire ce que je n'ai pas dit.

Le président: C'est pourtant ce que j'ai entendu.

M. Benjamin: Non. J'ai demandé si le ministre avait le pouvoir d'acheter ou de louer des wagons de chemins de fer, de les administrer et de les contrôler; ou si c'était la Commission canadienne du blé, n'est-ce pas . . .

Le président: Je vous répète que l'on a déjà répondu à la question. Vous voulez répondre à nouveau, monsieur Lefebvre, s'il vous plaît.

M. Benjamin: N'est-il pas vrai que dans un cas comme dans l'autre, c'est pour la compte de Sa Majesté?

M. D. Lefebvre: À l'heure actuelle, le ministre n'a pas . . .

M. Benjamin: Je le sais. Mais si vous lui donnez ce pouvoir, il va le faire au nom de Sa Majesté, tout comme la Commission canadienne du blé, n'est-ce pas? Cela ne fait aucune différence?

M. D. Lefebvre: En effet.

M. Benjamin: Pour le compte de qui? N'est-ce pas cela?

M. D. Lefebvre: Les wagons seraient finalement la propriété de Sa Majesté, tout comme l'actif du CNR appartient en fin de compte à Sa Majesté.

M. Benjamin: Exactement. Donc, monsieur le président, lorsque M. Kroeger s'inquiète d'administrer ses wagons, qu'il s'agisse de réclamations, d'ententes ou d'autres choses, n'est-ce pas déjà ce que fait la Commission canadienne du blé pour le compte de Sa Majesté, en vertu d'une entente avec les chemins de fer, sous la direction du ministre responsable de la Commission canadienne du blé, à la requête du ministre des Transports. La Commission canadienne du blé est donc déjà équipée, du fait de son expérience, pour administrer et contrôler les wagons de chemins de fer achetés par le gouvernement canadien—en fait par la Commission canadienne du blé pour le compte de Sa Majesté—et les administre avec compétence pour ce qui est des réclamations, de l'utilisation, des réparations et de tout le reste? Cela n'existe-il pas déjà? Personne ne s'est jamais plaint. Le ministre ni personne d'autre ne s'est plaint que la commission ne s'acquittait pas convenablement

[Texte]

on behalf of Her Majesty. Why would you not want to just leave the operation as is?

The government has been able to purchase hopper cars on behalf of Her Majesty through an agency of Her Majesty; namely, the Canadian Wheat Board. Why would you want to insert the minister or the grain transportation administrator on something that is already functioning, and it really does not make any essential difference in the administration and control of cars; or do we want some bureaucrats in the Ministry of Transport in Ottawa administering and controlling, or another agency other than the Canadian Wheat Board administering and controlling something that is already being done well by the people who know how to do it?

The Chairman: Mr. Benjamin, it seems to me that the intent of Clause 33 is exactly to change that status and give the power to the minister to do it. That would seem to me to be the intent of Clause 33.(3). It also seems to me that that question has been asked at least four times in the discussion of this clause. It is time we moved to a decision on the clause.

Mr. Kroeger.

Mr. Kroeger: Mr. Chairman, I think there is rather less consolidation of this function than Mr. Benjamin apparently believes. He expressed apprehension about bureaucrats and the Department of Transport getting into some of the administration of these cars. They are in it, not with much enthusiasm; but there are certain tasks that are being done by people in the Department of Transport. Some things are being done by the Canadian Wheat Board, some things are being done by the Grain Transportation Co-ordinator, and so on.

The intent is to try to produce an administratively cleaner, more consolidated and manageable arrangement than exists at present.

• 1155

The Chairman: I am now going to put the amendment . . .

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, let me remind the committee of what was said under Issue 119 of our minutes of Thursday, August 19, on page 119A:29. That talks about the hopper cars purchased by the board on behalf of the producers, but it points out that:

The Canadian Wheat Board, as a system participant, may be subjected to the awards and sanctions to be implemented pursuant to sections 18 and 21 . . .

Then it proceeds to say that even with the 2,000 hopper cars that the board purchased with the grain producers' money, the administration and control is transferable under Clause 33.(3).

Really, unless the government is going to give the farmers their money back, why should they be able to transfer the administration and control of the cars owned by the grain producers through the Canadian Wheat Board? And why should it be necessary to change what is already in place, what is already the practice?

The Chairman: This clause does not say that. It says:

[Traduction]

de cette tâche pour le compte de Sa Majesté. Pourquoi ne pas vouloir alors laisser les choses en l'état?

Le gouvernement peut tout à fait acheter des wagons-trémies pour le compte de Sa Majesté par l'intermédiaire d'un organisme de Sa Majesté; notamment, la Commission canadienne du blé. Pourquoi vouloir faire intervenir le ministre ou l'administrateur du transport du grain, alors que les choses vont très bien ainsi et que cela ne changerait pas grand-chose à l'administration et au contrôle des wagons? A moins que l'on veuille que certains bureaucrates des Transports à Ottawa ou un organisme autre que la Commission canadienne du blé administre et contrôle quelque chose qui est déjà fait par ceux qui s'y connaissent?

Le président: Monsieur Benjamin, il me semble que l'article 33 vise exactement à changer cette situation et à donner au ministre le pouvoir de le faire. C'est à mon avis ce qui est visé au paragraphe 3 de l'article 33. Il me semble, d'autre part, que l'on a déjà posé cette question au moins quatre fois à propos de cet article. Il est temps que nous mettions l'article aux voix.

Monsieur Kroeger.

M. Kroeger: Monsieur le président, M. Benjamin ne devrait pas croire que c'est là une mesure importante de centralisation. Il semble s'inquiéter que des bureaucrates et que le ministère des Transports s'ingèrent dans l'administration de ces wagons. Ils le font déjà, sans grand enthousiasme; il y a en effet certaines tâches qui sont assumées par le ministère des Transports. Certaines sont assumées par la Commission canadienne du blé, d'autres par le coordonnateur du transport du grain, etc.

L'intention est d'essayer de parvenir à une organisation plus nette et plus facile à diriger du point de vue administratif.

Le président: Je mets maintenant l'amendement . . .

M. Benjamin: Monsieur le président, permettez-moi de rappeler au Comité ce que l'on a dit au fascicule 119 de nos délibérations du jeudi 19 août, à la page 119A:29. Il s'agit des wagons-trémies achetés par la Commission pour les producteurs, mais on indique que:

La Commission canadienne du blé peut, à titre de participant, se voir appliquer les primes et sanctions dont il est question aux articles 18 et 21 . . .

On dit ensuite que même avec les 2,000 wagons-trémies achetés par la Commission avec les fonds des céréaliculteurs, l'administration et le contrôle sont transférables en vertu du paragraphe 3 de l'article 33.

Franchement, à moins que le gouvernement n'ait l'intention de rendre aux agriculteurs leur argent, pourquoi devrait-il transférer l'administration et le contrôle des wagons qui appartiennent en définitive aux céréaliculteurs? Pourquoi est-il nécessaire de modifier ce qui existe et ce à quoi l'on est habitué?

Le président: Ce n'est pas ce que dit l'article. Il dit exactement:

[Text]

by regulation, transfer the administration and control of any railway cars held by the Canadian Wheat Board on behalf of the Government of Canada

—not on behalf of the farmers.

Mr. Mayer.

Mr. Mayer: Mr. Chairman, very briefly, you ruled number (5) out of order in Mr. Benjamin's motion. Number (2) is already . . .

The Chairman: I ruled the whole thing out of order, and then Mr. Benjamin re-moved it without number (5).

Mr. Mayer: Whatever . . .

The Chairman: I still have . . .

Mr. Mayer: Number (2) is already in the bill.

"The Canadian Wheat Board shall administer and control": that, I gather from the officials, is bookkeeping and keeping track in the administrative sense, which really does not say a lot. In motion (4), the Wheat Board does it anyway.

I do not know what the amendment is all about, I do not know what the big hassle is all about. It does not say anything . . .

Mr. Benjamin: It stays with the Wheat Board.

Mr. Mayer: It is there now. I do not know what the big deal is. It is like having a big discussion about what time it is. We are all going to vote . . .

Mr. Benjamin: It is not there now. Mr. Chairman, I want to remind Mr. Mayer and Mr. Mazankowski that my subclause (3) reads:

The Canadian Wheat Board shall administer and control any railway cars acquired or leased by the board or by the Minister

Some hon. Members: No, it does not.

Mr. Benjamin: Yes, I inserted the words, Mr. Chairman, when I moved it originally. I am just leaving that the way I moved it originally. The words are:

by the board or by the Minister on behalf of Her Majesty.

It just says that whether the board acquires or leases those cars or the minister does, the board shall administer and control them.

The Chairman: I am glad you re-read it, Mr. Benjamin, because it goes directly contrary to Clause 33 and is therefore out of order.

Mr. Benjamin: Then that does affect the cars purchased by the board on behalf of the grain producers.

The Chairman: Or by the minister, and that is contrary to the intent of Clause 33 and it is out of order.

We have another amendment at line 27.

[Translation]

Par règlement, transférer la prise en charge des wagons détenus par la Commission canadienne du blé pour le compte de l'État . . .

et non pour le compte des cultivateurs.

Monsieur Mayer.

M. Mayer: Monsieur le président, très brièvement, vous avez déclaré le n° 5 de la motion de M. Benjamin irrecevable. Le n° 2 est déjà . . .

Le président: J'ai déclaré l'ensemble irrecevable, et M. Benjamin a alors reproposé sa motion sans le n° 5.

M. Mayer: Quel que soit . . .

Le président: Je dois encore . . .

M. Mayer: Le n° 2 est déjà dans le projet de loi.

«La Commission canadienne du blé prend en charge»: d'après ce qu'ont dit les fonctionnaires, il s'agit là de comptabilité d'administration, et cela ne veut pas dire grand chose. Au n° 4, c'est de toute façon la Commission canadienne du blé qui le fait.

Je ne comprends vraiment pas ce qui est visé dans cet amendement je ne vois pas du tout où est le problème. Il n'y a absolument rien dans cet amendement . . .

M. Benjamin: Cela laisse la prise en charge à la Commission du blé.

M. Mayer: C'est déjà le cas. Je ne vois vraiment pas le problème. C'est comme discuter longuement de l'heure qu'il est. On va tous voter . . .

M. Benjamin: Ce n'est pas le cas actuellement. Monsieur le président, je veux rappeler à M. Mayer et à M. Mazankowski les termes de mon paragraphe (3):

La Commission canadienne du blé prend en charge tous les wagons acquis ou loués par la Commission ou le ministre

Une voix: Non, ce n'est pas cela.

M. Benjamin: Si, ces termes y figuraient lorsque je l'ai initialement proposé. J'en reste à mon texte initial. Le voici:

Par la Commission ou par le ministre pour le compte de Sa Majesté.

Cela veut simplement dire que si la Commission ou le ministre acquiert ou loue ces wagons, ils sont pris en charge par la Commission.

Le président: Je suis content que vous l'ayez relu, monsieur Benjamin, parce que c'est absolument contraire à l'article 33; votre amendement est donc irrecevable.

M. Benjamin: Cela touche alors les wagons acquis par la Commission pour le compte des céréaliculteurs.

Le président: Ou par le ministre, et c'est contraire à l'intention de l'article 33, donc irrecevable.

Nous avons un autre amendement à la ligne 25.

[*Texte*]

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I propose that Bill C-155 be amended on page 14 by inserting on line 27, after the word "leased", the following thereto:

and the Minister shall take every reasonable initiative to ensure that adequate rolling stock will be provided for the efficient, reliable and effective movement of grain on behalf of the grain producers.

I think that is self-explanatory, Mr. Chairman. But among other things, the minister should have as an objective the goal of ensuring that adequate rolling stock is provided, whether it be by government acquisition, by railway acquisition, by Canadian Wheat Board acquisition, provincial acquisition, or whatever other possibility or combination thereof. I think as a goal it is totally and fully consistent with the objectives of the bill.

• 1200

The Chairman: All right, you have heard the amendment.

Mr. Flis, followed by Mr. McKnight.

Mr. Flis: Yes, Mr. Chairman. Clause 33.(1) clearly states that the minister may acquire or lease railway cars; he may, further on, enter into agreements. So this almost dictates to the minister what he must do from day to day; it is sort of dictating to the minister his day-to-day administration of things. I think in some of these amendments we are going a little too far in telling the committee and the minister what to do. As I say, it almost gets the minister into the day-to-day administration of things, which I do not think is the intent of Clause 33. I would like to hear from the officials on my views there.

The Chairman: Mr. Kroeger.

Mr. Kroeger: Mr. Chairman, the proposed amendment, on one interpretation of it, may not add to powers that already exist—either in the Railway Act or powers that would derive from the passage of this bill. I am referring, of course, to Sections 262 and 265 of the Railway Act, on the provision of accommodation for the movement of traffic, which this committee is quite familiar with now. I am referring to the system of performance objectives, so that clearly in any year in the future there is going to have to be enough rolling stock to enable the railways to move the grain. That responsibility would devolve eventually upon the railways.

If, on the other hand, what is implied by this bill is a statutory obligation on the part of the government to purchase or lease rolling stock additional to what the government has publicly committed itself to, then this amendment goes beyond any decision of the Cabinet that I am aware of or any allocation of funds that has been decided upon to date.

Mr. Flis: Mr. Chairman, is the amendment in order? If it is not, then there is no point in pursuing the discussion.

The Chairman: I do not know whether it is or not, because I do not know whether it intends to do that or not.

Mr. Mazankowski.

[*Traduction*]

M. Mazankowski: Monsieur le président, je propose que le projet de loi C-155 soit modifié, à la page 14, par l'insertion de qui suit à la ligne 25, après le mot «grain»:

Et le ministre prendra toutes les mesures raisonnables nécessaires pour s'assurer qu'il y aura suffisamment de matériel roulant pour le mouvement efficace, fiable et économique du grain pour le compte des céréaliculteurs.

Je crois que cela ne nécessite pas d'explication. Mais le ministre doit, entre autres, avoir comme objectif d'assurer qu'il y a suffisamment de matériel roulant, que cela nécessite des acquisitions gouvernementales, des acquisitions par les chemins de fer ou par la Commission canadienne du blé, par les provinces ou par une combinaison de ces différentes administrations. Je crois que l'objectif est tout à fait conforme à ceux du projet de loi.

Le président: Parfait, vous avez entendu l'amendement.

Monsieur Flis, puis Monsieur McKnight.

M. Flis: Oui, monsieur le président. Le paragraphe (1) de l'article 33 stipule clairement que le ministre peut acheter ou louer des wagons et, plus loin, conclure des accords. Cela donc dicte presque au ministre ce qu'il doit faire chaque jour; c'est l'administration journalière qui lui est imposée. Je crois que dans certains de ces amendements, nous allons un peu trop loin dans les directives que nous donnons au comité et au ministre. Cela revient presque à impliquer le ministre dans l'administration journalière, ce qui n'est pas à mon avis l'intention de l'article 33. J'aimerais que les fonctionnaires nous donnent leur avis.

Le président: Monsieur Kroeger.

M. Kroeger: Monsieur le président, l'amendement proposé, du moins une interprétation de cet amendement, n'ajoute pas forcément au pouvoir existant déjà, soit dans la Loi sur les chemins de fer, soit dans ce projet de loi. Je parle évidemment des articles 262 et 265 de la Loi sur les chemins de fer, des dispositions à prendre pour assurer les transports, articles que le comité connaît bien maintenant. Je parle du système d'objectifs de résultats, par lequel il y aura maintenant chaque année à coup sûr suffisamment de matériel roulant pour permettre aux chemins de fer de transporter le grain. Cette responsabilité retombera finalement sur les chemins de fer.

Si par contre ce projet de loi représentait une obligation statutaire pour le gouvernement, dans l'acquisition ou la location de matériel roulant supplémentaire, en plus de ce qu'il s'est déjà publiquement engagé à acquérir ou à louer, l'amendement va, d'après ce que je sais, au-delà de l'intention du cabinet et du budget qui a été fixé jusqu'ici.

M. Flis: Monsieur le président, l'amendement est-il recevable? Sinon, il est inutile de poursuivre la discussion.

Le président: Je ne sais pas s'il l'est parce que je ne sais pas si telle est l'intention.

Monsieur Mazankowski.

[Text]

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, in the background material that has been released with this policy initiative—and indeed, the legislation—there has been clearly expressed the government's commitment to acquire and lease additional rolling stock. It is not anywhere in this bill.

I am simply asking that every reasonable initiative be taken to ensure that commitment is fulfilled. If you are going to fulfil the objective contained in the title of this bill—an Act to facilitate the transportation, shipping and handling of grain—it means that in order to fulfil that you have to have adequate rolling stock before you can worry about allocating and before you can worry about administration and control.

I simply say, Mr. Chairman, that it does not necessarily go beyond the purview of this act, but simply again charges the minister with another objective, which we believe should be fulfilled consistent with the spirit of this act. As I said in my introductory remarks, whether it requires a purchase or a lease, or whether it requires the railways to purchase or to lease, or a provincial government or the Canadian Wheat Board or the producers or whoever, there are a whole host of combinations that could result if this initiative were to be genuinely pursued.

• 1205

I think it certainly harmonizes well with the thrust of the bill, if the major thrust is to facilitate the movement of grain. One of the difficulties we have, Mr. Chairman, is that we really do not know precisely what the intent of this bill is. We have gone through that argument before. Is it to recover the railway loss and provide adequate compensation for them? Is it to facilitate the movement of grain? Is it to upgrade the capacity? Is it to charge the producers more for the movement of grain? There is a whole host of objectives in this thing. I say to you, sir, with the greatest respect, that this simply charges the minister to ensure that the major and most significant component of grain movement, namely an adequate supply of rolling stock, is in fact fulfilled.

Mr. Chairman, I find it strange... over the course of the last 10 years the debate on rolling stock and who acquires it and how much is needed has been an on-going debate. The GTA in its quarterly reports and in its annual reports has always projected the requirement for rolling stock. Surely if there is going to be any forward planning, if there is going to be any way of matching the rolling stock capacity with the potential of production and sales, we have to have some co-ordination or we have to have some commitment to achieving that. I just think it rounds it out quite appropriately, Mr. Chairman.

I repeat, sir, it does not necessarily... at least it is not the intention here that it extend beyond the Royal Recommendation, because it need not be the case.

The Chairman: Mr. McKnight.

Mr. McKnight: I take part now, Mr. Chairman, because I believe it is one of the few times I will have to ask these questions regarding the purpose of moving grain and the

[Translation]

M. Mazankowski: Monsieur le président, dans la documentation qui a été publiée en même temps que l'annonce de cette politique, et en fait que le projet de loi, le gouvernement s'engage très clairement à acheter et à louer du matériel roulant supplémentaire. On ne le retrouve nulle part dans le projet de loi.

Je demande simplement que toute mesure raisonnable nécessaire soit prise pour que cet engagement soit honoré. Si vous voulez atteindre l'objectif contenu dans le titre du projet de loi, loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain... Pour y parvenir, il faut avoir suffisamment de matériel roulant avant même de s'inquiéter de le répartir et de le prendre en charge.

Aussi, monsieur le président, cela ne va pas nécessairement plus loin que l'intention du projet de loi, c'est simplement fixer un autre objectif au ministre, car nous l'estimons nécessaire dans l'esprit de cette loi. Comme je le disais dans mes remarques préliminaires, que cela exige une acquisition ou une location, ou que cela exige que les chemins de fer, un gouvernement provincial, la Commission canadienne du blé, les producteurs ou quelqu'un d'autre, achètent ou louent, peu importe, c'est le résultat qui compte.

Je crois que cela va bien dans le sens du projet de loi si l'essentiel est de faciliter le mouvement du grain. Une des difficultés que nous rencontrons, monsieur le président, est que nous ne savons pas précisément quelle est l'intention du projet de loi. Nous en avons déjà discuté. S'agit-il d'essuyer les pertes des chemins de fer et de leur offrir une rémunération suffisante? S'agit-il de faciliter le mouvement du grain? S'agit-il d'améliorer le système? De faire payer les céréaliculteurs davantage pour le transport du grain? Il y a des tas d'objectifs là-dedans. Je vous assure, monsieur le président, qu'il s'agit là simplement de charger le ministre de s'assurer que l'élément le plus important du transport du grain, à savoir un parc suffisant de wagons, existe bien.

Monsieur le président, cela fait 10 ans que l'on parle de matériel roulant, de qui l'achète et des quantités nécessaires. L'Office du transport du grain dans ses rapports trimestriels et dans ses rapports annuels a toujours prévu les besoins de matériel roulant. Il est bien évident que si l'on veut planifier quelque peu les choses, si l'on veut essayer de faire correspondre la capacité de transport et le potentiel de production et de ventes, nous devons prévoir une certaine coordination et nous assurer d'un engagement à atteindre cet objectif. Je crois que c'est exactement là l'effet de mon amendement, monsieur le président.

Je répète que l'intention n'est pas du tout d'aller au-delà de la Recommandation royale, car ce n'est pas nécessaire.

Le président: Monsieur McKnight.

M. McKnight: Je veux intervenir maintenant, monsieur le président, car je crois que c'est une des rares occasions où je devrais poser ces questions à propos de l'objectif du transport

[Texte]

administration and control of railway cars so acquired and leased.

I would like the witnesses, Mr. Chairman, now to . . .

The Chairman: I appreciate the promotion but I do not want it.

Mr. McKnight: I can understand your reasoning too, Sir.

Cars owned by the Canadian Wheat Board; what is their span of travel and where may they be used, inside or outside of Canada? That is cars owned by the Canadian Wheat Board, under the control of . . .

The Chairman: The question has already been answered, it seems to me, but go ahead, Mr. Farquhar.

Mr. Farquhar: You are talking about the government . . . ?

Mr. McKnight: No.

Mr. Farquhar: You are talking about the 2000 producer-owned cars?

Mr. McKnight: Producer-owned cars.

Mr. Farquhar: My understanding is that they are the same provisions as exist in the operating agreement for the government-owned cars.

Mr. McKnight: That they remain within Canada.

Mr. Farquhar: They remain within Canada, and indeed within the western division, in terms of free usage.

Mr. McKnight: And the provincial cars owned by the Province of Alberta?

Mr. Farquhar: I believe in both cases for the provincial cars for the use of grain, it would be within the western division. I cannot say categorically, but I would suspect that there may be a provision, if it is used for something else, that possibly it in fact could be used outside of Canada, say for potash.

Mr. McKnight: Right. I am checking with Mr. Neil for the Government of Alberta, and he says you are correct. And the Government of Saskatchewan?

Mr. Farquhar: The same thing, I would think, particularly for potash.

Mr. McKnight: The same thing. So those cars remain within the western division and are used for grain.

With the cars of the Government of Alberta, and probably the Government of Saskatchewan, a certain percentage of those allocated cars are used for, I believe, movement for which the government is not reimbursed, in the movement of grain, when they are dispersed throughout—I understand about 15% of them are dispersed into other systems because rather than sort cars by colour, people are just sorting them as cars. Is that true?

Mr. Farquhar: In essence it is very difficult, if you want an efficiently operated hopper car fleet—and I am stressing the word “fleet”—to say that only the blue cars go here or only

[Traduction]

du grain et de la présente charge des wagons, après acquisition et location.

Je voudrais donc que les témoins, monsieur le président . . .

Le président: Je vous remercie de la promotion, mais cela ne m'intéresse pas.

M. McKnight: Je vous comprends bien, monsieur.

Quelles sont les distances parcourues par les wagons appartenant à la Commission canadienne du blé et où peut-on les utiliser, à l'intérieur ou à l'extérieur du Canada? Ces wagons qui appartiennent à la Commission canadienne du blé, pris en charge . . .

Le président: Je crois qu'on a déjà répondu à la question, mais allez-y, monsieur Farquhar.

M. Farquhar: Vous parlez des wagons appartenant au gouvernement?

M. McKnight: Non.

M. Farquhar: Alors des 2,000 wagons appartenant aux producteurs?

M. McKnight: Oui.

M. Farquhar: Je crois que ce sont les mêmes dispositions que pour les wagons appartenant au gouvernement.

Mr McKnight: À savoir qu'ils doivent rester au Canada.

M. Farquhar: Ils restent au Canada et en fait dans la division ouest pour ce qui est de leur utilisation gratuite.

M. McKnight: Et les wagons provinciaux qui appartiennent à l'Alberta?

M. Farquhar: Je crois que là aussi, pour les wagons provinciaux, leur utilisation pour le grain est limitée à la division ouest. Je ne puis répondre catégoriquement, mais il doit exister une disposition particulière s'ils sont utilisés pour quelque chose d'autre leur permettant peut-être de sortir du Canada. Par exemple pour la potasse.

M. McKnight: En effet. Je vérifie auprès de M. Neil qui me dit que vous avez raison pour ce qui est du gouvernement albertain. Et la Saskatchewan?

M. Farquhar: Je pense que c'est la même chose, surtout pour la potasse.

M. McKnight: Donc ces wagons restent dans la division ouest et servent au transport du grain.

Quant aux wagons du gouvernement albertain et probablement du gouvernement saskatchewanais, un certain nombre sont utilisés pour des transports pour lesquels le gouvernement n'est pas remboursé quand ces wagons qui transportent du grain sont dispersés un peu partout; je crois qu'environ 15 p. 100 se retrouvent dans d'autres réseaux parce que plutôt que de les classer par couleurs, on les considère simplement comme des wagons. C'est bien cela?

M. Farquhar: C'est extrêmement complexe. Si vous voulez un parc de wagons-trémies rentable, et j'insiste sur le mot «parc», il est extrêmement difficile de dire que les wagons bleus

[Text]

the brown, orange, and yellow go there and the red ones go here.

• 1210

Mr. McKnight: Yes.

Mr. Farquhar: So there has to be some kind of a pragmatic understanding, and I think one of the intents of Clause 33 is to lead toward regularizing this kind of thing so colour does not make any difference except from the point of view of advertising.

Mr. McKnight: On that point, Mr. Chairman, the government is advertising more than the other governments.

Mr. Farquhar: Because the government owns more cars.

The Chairman: Mr. McKnight, stick to what we are dealing with, please.

Mr. McKnight: Again, Mr. Chairman, on the motion of Mr. Mazankowski, there is not an intent here to manipulate or to cause the minister to take undue steps, but it is there to reinforce in the minds of everyone here that this is part of the responsibility. Part of the responsibility of the minister is to take every reasonable initiative to ensure adequate rolling stock. That, I think, Mr. Chairman, would certainly go in tandem with the title of the bill: it facilitates the transportation of grain. I, again, just would hope the members would feel that putting that clause in does nothing except reaffirm the initiative, as we understand it, and I am sure probably as they understand it from the government, to facilitate the movement of grain. One way the minister must facilitate is by taking every reasonable initiative.

The Chairman: Can I interrupt for just a moment, please, to ask the committee so that the clerk can send out notices for tomorrow's meeting? Are the times 3.30 p.m. and 7.30 p.m. for tomorrow? Agreed?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: It is agreed.

Mr. Benjamin: No, it is not agreed. I am perfectly willing to sit tomorrow afternoon, but on Wednesday evening . . . I do not know about other members, but usually on Wednesday evenings other members have caucus committees or other commitments. We cannot meet Wednesday morning: all the caucuses are meeting every Wednesday morning. I am agreeable to Wednesday afternoon if we can get in three hours or so, but the evening should be left as is, as has always been the practice. I do not think we should sit tomorrow night, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Flis.

Mr. Flis: Mr. Chairman, we are purposely not sitting tomorrow morning because caucuses take place Wednesday morning. So we are not sitting in the morning, but there is nothing preventing us from sitting in the evenings. There was a time to keep Wednesdays free, but under the new procedures

[Translation]

seulement peuvent aller d'un côté ou seulement les wagons bruns, oranges, et que les jaunes vont ailleurs et les rouges encore ailleurs.

M. McKnight: Oui.

M. Farquhar: Il faut donc qu'il y ait un genre d'entente pragmatique et je crois qu'un des éléments visés dans l'article 33 est justement de peu à peu régulariser ce genre de chose de sorte que les couleurs n'aient d'importance que pour la publicité.

M. McKnight: À ce sujet, monsieur le président, le gouvernement fait plus de publicité que les autres gouvernements.

M. Farquhar: Parce que le gouvernement est propriétaire de plus de wagons.

Le président: Monsieur McKnight, veuillez ne pas vous écarter du sujet.

M. McKnight: Toujours à propos de la motion de M. Mazankowski, monsieur le président, il ne s'agit pas de manipuler le ministre ni de l'obliger à prendre des mesures indues, mais simplement de confirmer à tous que cela entre dans ses responsabilités. Qu'il lui appartient en effet de prendre toutes les mesures raisonnables nécessaires pour s'assurer qu'il y a suffisamment de wagons. C'est certainement tout à fait conforme au titre du projet de loi: il s'agit de faciliter le transport du grain. Je répète donc que j'espère que les députés comprendront que cet article ne fait que confirmer l'initiative du gouvernement, à notre sens et, je suis sûr, également à leur sens, pour faciliter les mouvements du grain. C'est en prenant toutes les mesures raisonnables nécessaires qu'il pourra le faciliter.

Le président: Puis-je vous interrompre un instant pour vous demander à quelles heures vous souhaitez siéger demain? Le greffier doit envoyer les avis. Est-ce bien à 15h30 et à 19h30? D'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: C'est d'accord.

M. Benjamin: Non, ce n'est pas d'accord. Je suis tout à fait prêt à siéger demain après-midi mais le mercredi soir . . . Je ne sais pas ce qu'il en est pour les autres mais habituellement, le mercredi soir, les députés ont des comités de caucus ou d'autres engagements. Nous ne pouvons nous réunir le mercredi matin car tous les caucus se réunissent tous les mercredis matins. Je veux bien siéger mercredi après-midi si nous pouvons y passer environ trois heures, mais gardons la soirée libre comme nous l'avons toujours fait. Je ne pense pas que nous devrions siéger demain soir, monsieur le président.

Le président: Monsieur Flis.

M. Flis: Monsieur le président, c'est justement à cause des réunions de caucus que nous ne siégeons pas demain matin. Par contre, rien ne nous empêche de siéger le soir. Autrefois il était normal de garder les mercredis soirs libres mais maintenant, avec le nouveau règlement, toutes les soirées sont libres après 18 heures. La Chambre ferme à 18 heures.

[Texte]

every evening is free after 6.00 p.m. The House closes at 6.00 p.m.

Mr. Benjamin: Unless you are on Transport.

Mr. Flis: Unless you are on Transport, right. So I do not think I buy that argument any more. If we are serious about getting through this bill and getting to the House after covering every clause, I feel we should sit tomorrow afternoon at 3.30 p.m. and then at 7.30 p.m.

Mr. Benjamin: That is funny. When we were dealing with estimates and dealing with Air Canada or Canadian National we never sat Wednesday at all, let alone in the evening. We did not sit any evenings.

The Chairman: Mr. Benjamin, the two arguments are hardly the same. We have already agreed to extend the deadline that we imposed upon ourselves, and I think it is incumbent upon us to do that with as much dispatch as we can. I state very clearly my preference that we sit tomorrow afternoon and tomorrow evening. Is that agreed?

Some hon. Members: No.

The Chairman: Mr. Mayer.

Mr. Mayer: Why is it that standing committees sit?

The Chairman: You are becoming very funny.

Thursday, I assume as well, will be 9.30 a.m., 3.30 p.m. and 7.30 p.m. Agreed?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: That is settled. Friday?

Mr. Mazankowski: Committees do not normally sit on Friday.

Mr. Flis: Mr. Chairman, our hope was that by the end of tomorrow we would have the bill ready to go to the House, so maybe we could decide whether we will sit on Thursday at the end of tomorrow's sittings.

The Chairman: Send the notices now and if we finish tomorrow we can always cancel. It would be wonderful if we finished tomorrow, but I am not going to hold my breath.

I would like to get on with this amendment. I think we have discussed it in fairly wide detail, but Mr. Loiselle and Mr. Benjamin still want to participate.

• 1215

Monsieur Loiselle, s'il vous plaît.

M. Loiselle: Je suis enclin à appuyer l'amendement. Il me semble que cela clarifie l'intention du projet de loi. Cependant je n'ai pas très bien saisi pourquoi on n'a pas besoin de cela. Si on changeait quelque peu l'amendement

and instead of just, "to ensure", to say "to ensure an adequate supply of rolling stock". In my mind, that is exactly the intent of the bill. It may take more words to say exactly what we have been trying to say in fewer words, but I would be inclined to support the clause. I hope you understand what I mean; it is

[Traduction]

M. Benjamin: Sauf si vous siégez au Comité des transports.

M. Flis: Je ne trouve donc plus du tout l'argument valable. Si nous voulons terminer l'étude de ce projet de loi et en faire rapport à la Chambre après avoir examiné chacun des articles, j'estime que nous devons siéger demain après-midi à 15h30 et à nouveau demain soir à 19h30.

M. Benjamin: C'est drôle. Quand nous en étions à étudier les prévisions budgétaires, Air Canada ou le Canadien National, nous ne siégeons jamais le mercredi, et encore moins le soir. Nous ne siégeons d'ailleurs aucun soir de la semaine.

Le président: Monsieur Benjamin, ce n'est pas du tout la même chose. Nous avons déjà convenu de repousser la date que nous nous étions fixée et je crois qu'il nous appartient maintenant de procéder aussi rapidement que possible. Je vous dis sans hésitation que je préférerais nettement que nous siégeons demain après-midi et demain soir. Est-ce d'accord?

Des voix: Non.

Le président: Monsieur Mayer.

M. Mayer: Pourquoi les comités permanents siègent-ils?

Le président: Vous devenez très drôle.

Je suppose que pour jeudi ce sera également 9h30, 15h30 et 19h30. D'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: C'est réglé. Vendredi?

M. Mazankowski: Les comités ne siègent pas normalement le vendredi.

M. Flis: Monsieur le président, nous espérons pouvoir terminer le projet de loi d'ici la fin de la journée demain. Nous pourrions peut-être donc attendre pour décider si nous devons siéger jeudi.

Le président: Envoyez les avis maintenant et si nous terminons demain, nous pourrions toujours annuler. Ce serait magnifique de terminer demain, mais je ne mettrais pas ma main au feu.

J'aimerais maintenant mettre cet amendement aux voix. Je crois que nous en avons suffisamment discuté, mais je vois que M. Loiselle et M. Benjamin veulent encore la parole.

Mr. Loiselle, please.

Mr. Loiselle: I would tend to support the amendment. I think it would clarify the intent of the bill, but I do not quite understand why it is not needed. If the amendment was slightly modified

et qu'au lieu de dire «d'assurer», on disait «de s'assurer que le matériel roulant soit fourni en quantité suffisante»... À mon avis, c'est exactement l'intention du projet de loi. Le libellé en serait peut-être moins concis que ce que nous avons essayé de faire, mais je suis enclin à appuyer cette version. J'espère que vous en comprenez bien l'intention, qui est de dire «...

[Text]

just to say, "... to ensure that an adequate supply of rolling stock will be provided".

Mr. Mazankowski: Half a loaf is better than no loaf at all. I think it makes the point, adds to the intent, and sort of fulfils the objective of the bill which is enshrined in the title.

The Chairman: That "... adequate rolling stock will be provided". Period?

Mr. Loiselle: And the rest.

The Chairman: All right. If Mr. Mazankowski agrees, we can add those words.

Mr. Mazankowski: All right.

The Chairman: I will now put the question.

Mr. Benjamin: Insert the word "an" after "ensure" and the word "supply" after "adequate", whatever difference this makes.

The Chairman: It would now read:

And the minister shall take every reasonable initiative to ensure that an adequate supply of rolling stock will be provided for the efficient, reliable and effective movement of grain on behalf of the grain producers.

Mr. Benjamin, do you wish to speak to this amendment?

Mr. Benjamin: Yes, I do. I think the amendment is perfectly in order, and I think the operative phrase there is "reasonable initiative". Am I correct in assuming that such "reasonable initiative" could be an adequate supply of rolling stock, purchases or leases by the minister, or ordering the Canadian Wheat Board to do so, or the Canada Grain Commission to do so, or the Grain Transportation administrator to do so or, even, to require the railroads to purchase?

Mr. McKnight: That would be different.

Mr. Benjamin: But the objective of the bill is to provide guaranteed return on investment, plus a contribution to constant costs. The minister under that "reasonable initiative", could he not require the railroad under either Section 262 or any other provision of the Railway Act or the National Transportation Act require the railroad to do the purchasing or leasing as a "reasonable initiative"?

The Chairman: Mr. Kroeger.

Mr. Kroeger: Yes, he could do that. To the extent that it gave rise to railway cost, that would be an eligible cost under the definitions in this bill and, therefore, would be reflected in the rate structure.

Mr. Benjamin: But they are already guaranteed a return on investment on new purchases.

Mr. Flis: I do not see how this amendment amendment or subamendment changes Mr. Mazankowski's amendment at all. I find it a little difficult to understand, too, because Mr.

[Translation]

d'assurer que le matériel roulant soit fourni en quantité suffisante».

M. Mazankowski: Mieux vaut peu que pas du tout. Je crois que cela dit ce que cela veut dire, précise l'intention, réalise l'objectif du projet de loi qui est défini dans l'intitulé.

Le président: Que «... soit fourni du matériel roulant en quantité suffisante». Point final?

M. Loiselle: Et le reste.

Le président: Très bien. Si M. Mazankowski y consent, nous pouvons ajouter ces mots.

M. Mazankowski: Très bien.

Le président: Je vais à présent mettre la motion aux voix.

M. Benjamin: Dans le texte anglais, faites précéder «ensure» de «an» et ajouter «supply» après «adequate», quelque différence que cela fasse.

Le président: Nous avons donc le texte suivant:

Et le ministre prendra toutes les mesures qui s'imposent pour s'assurer que du matériel roulant en quantité suffisante soit fourni pour transporter le grain de façon fiable et efficace pour le compte des producteurs.

Monsieur Benjamin, vous avez quelque chose à dire à propos de l'amendement?

M. Benjamin: Oui, effectivement. L'amendement me paraît excellent et les mots clés me paraissent être «prendra toutes les mesures qui s'imposent». Ai-je raison de penser que, parmi ces «mesures qui s'imposent», il faudrait comprendre du matériel roulant en quantité suffisante, des achats ou des contrats effectués par le ministre ou que l'on fait effectuer par la Commission canadienne du blé ou par la Commission canadienne des grains ou par l'administrateur du transport des grains, voire que l'on exige des chemins de fer qu'ils procèdent à ces achats?

M. McKnight: Cela serait différent.

M. Benjamin: Mais l'objectif du projet de loi est d'assurer des bénéfices sur les investissements en sus d'une contribution aux coûts constants. Parmi ces «mesures qui s'imposent», le ministre ne pourrait-il pas exiger des chemins de fer au titre soit de l'article 262, soit de toute autre disposition de la Loi sur les chemins de fer ou de la Loi nationale sur les transports, qu'ils procèdent à ces achats ou à ces contrats dans le cadre de ces «mesures qui s'imposent»?

Le président: Monsieur Kroeger.

M. Kroeger: Oui, il lui est loisible de le faire. Dans la mesure où cela entraînerait des coûts pour les chemins de fer, ce serait un coût admissible aux termes des définitions de ce projet de loi, coûts qui, à ce titre, se répercuteraient dans la structure des tarifs.

M. Benjamin: Mais on leur garantit déjà un rendement à l'investissement pour tout nouvel achat.

M. Flis: Je ne vois pas comment cet amendement ou sous-amendement change quoi que ce soit à celui de M. Mazankowski. J'ai aussi du mal à le comprendre, car M. Mazan-

[Texte]

Mazankowski and his colleagues are putting forward all sorts of motions to add greater responsibilities and accountabilities onto the railways And we agree with that. Eventually, as Mr. Kroeger explained, once the railways will be getting fair compensation for the movement of grain, they should be purchasing some of this rolling stock.

An hon. Member: Hear, hear!

Mr. Flis: Now, what the minister wants is already in Clause 33, as written. As written. So I cannot support either the amendment or the subamendment.

The Chairman: It is all one amendment. All right. Mr. Lefebvre.

Mr. D. Lefebvre: Mr. Chairman, from a legislative drafting point of view, such an amendment is not desirable. The committee has already added a number of amendments that are less than clear. For instance, I think what Mr. Benjamin made this amendment say just a second ago shows that it means everything and it means nothing. If you have too many of these, it becomes a bill that does not look very good and the intention is very confusing.

• 1220

If you take the bill as a whole, it does set a scheme. To say to give the minister a responsibility to ensure an adequate number of railway cars for the movement of grain may mean that he should convince the government to purchase more, it may mean that he should try to convince some other people, the railways, to purchase more. At present with the new bill, you have 262, and if there are not enough railway cars to move the grain, the scheme would provide that the railways can be forced to buy some railway cars, but it is not really the minister's responsibility to do so; it is the CTC's legal responsibility to ensure that enough facilities are provided.

Just as a last comment, Mr. Chairman, the last few words of the amendment, "on behalf of the grain producers" . . . The words in the first part say "the Minister shall provide enough rolling stock for an efficient, reliable and effective movement of grain". If it is efficient, reliable and effective movement, to add the last few words is really not . . . Again, there are two purposes; which one is it?

The Chairman: Mr. McKnight, then Mr. Mazankowski, and then we are going to put the question.

Mr. McKnight: Mr. Chairman, the intent of the amendment was . . . I guess I can go back to what the Hon. Gordon MacMurchy said in Saskatchewan when he appeared before us, that through the spirit of co-operation and through efforts by—and he mentioned the hon. member for Vegreville, the Hon. Otto Lang, the other Ministers of Transport within the Prairie region and the producers . . . and with the direction of a minister who wished and indeed felt it incumbent upon himself to take steps and initiatives to provide rolling stocks, these

[Traduction]

kowski et ses collègues proposent d'introduire toutes sortes de motions pour grever les chemins de fer de responsabilités accrues et nous y consentons. Comme l'a expliqué M. Kroeger, lorsque les chemins de fer seront correctement rétribués pour le transport du grain, ils devraient faire l'acquisition d'une partie du matériel roulant.

Une voix: Bravo, bravo!

M. Flis: Mais ce que veut le ministre se trouve déjà dans l'article 33 tel qu'il est rédigé. Cela y figure déjà et c'est pourquoi je ne puis appuyer ni l'amendement ni le sous-amendement.

Le président: Cela ne constitue qu'un amendement. Bon. Monsieur Lefebvre.

M. D. Lefebvre: Monsieur le président, un tel amendement n'est pas désirable du point de vue du législateur chargé de le rédiger. Le Comité a déjà ajouté un certain nombre d'amendements qui ne brillent pas par leur limpidité. C'est ainsi que ce que M. Benjamin vient d'y ajouter lui fait dire tout et n'importe quoi, et si vous accumulez des amendements de ce genre, vous aboutissez à un texte inintelligible et amphigourique.

Pris dans son ensemble, le projet de loi institue un régime. Mais dire qu'il incombe au ministre de s'assurer que du matériel roulant sera fourni en quantité suffisante pour assurer le transport du grain pourrait signifier que le ministre doit convaincre le gouvernement d'en acheter davantage, ou qu'il devrait essayer de persuader d'autres gens, les chemins de fer, d'en acheter davantage. Avec le nouveau projet de loi tel qu'il est proposé, vous avez l'article 262, et en l'absence de wagons en quantité suffisante pour assurer le transport du grain, le régime prévoirait que les chemins de fer peuvent être contraints d'acheter des wagons, mais la responsabilité n'en incombe pas au ministre, à vrai dire; c'est la CCT qui est juridiquement responsable de cette question.

Enfin, dernière observation, monsieur le président, les derniers mots de l'amendement «pour le compte des producteurs de grain» . . . Il est dit dans la première partie que «le ministre prendra toutes les mesures qui s'imposent pour s'assurer que du matériel roulant en quantité suffisante soit fourni pour transporter le grain de façon fiable et efficace». Si le transport est fiable et efficace, les derniers mots sont vraiment superflus . . . Là encore, il y a deux objectifs: duquel s'agit-il?

Le président: M. McKnight, puis M. Mazankowski, et nous mettrons ensuite la motion aux voix.

M. McKnight: Monsieur le président, par cet amendement, on vise à . . . Je vous rappellerai ce que disait l'honorable Gordon MacMurchy lorsqu'il a comparu devant nous en Saskatchewan: C'est par l'esprit de collaboration et par les efforts conjugués de—et il a mentionné le député de Vegreville, l'honorable Otto Lang, les autres ministres des Transports pour la région des Prairies et les producteurs—et sous l'égide d'un ministre qui jugeait que lui incombait de prendre les mesures nécessaires pour qu'il y ait du matériel roulant,

[Text]

things were done. Mr. Chairman, I think what we are doing here, and what the intent of this amendment is, is to provide to the minister and to assure the participants in the system that this is part of the minister's responsibility. I do not find it encumbers the minister; I think it directs the minister. If there is something we can do in a bill that would direct a minister of the Crown to fulfil something we feel is important, I do not see that as expanding the bill in any scope, or indeed putting things in the bill to make it appear messy—we have already made some 50 efforts here to clean up a messy bill. We are just trying to enable the minister to perform the function we think the title and intent of this bill means.

The Chairman: Mr. Mayer.

Mr. Mayer: Mr. Chairman, I was going to move a subamendment to Mr. Mazankowski's motion . . .

The Chairman: Well, move it.

Mr. Mayer: —which would strike out everything in the last line of the amendment after the word "grain". Do you want me to read the whole thing?

The Chairman: What you are doing is striking out the words "on behalf of the grain producers".

Mr. Mayer: Exactly, and putting a period after "grain".

The Chairman: Mr. Mayer moves a subamendment to strike out the words "on behalf of the grain producers" in the last line of Mr. Mazankowski's amendment.

Subamendment agreed to.

The Chairman: All right, now we can deal with what is left. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, under Section 262 it would be the CTC that would require the railroads to purchase or lease rolling stock. But is it not true that under "the reasonable initiative" the minister would say to the CTC that this is an initiative, that under Section 262, which they administer, he wants them to do such and such about acquiring or leasing? That is still a reasonable initiative, and he would obviously use the CTC. Is that not the case?

• 1225

Mr. D. Lefebvre: What I am saying, Mr. Chairman, is with the scheme in the bill as it now is, it is clear that from here on in it is incumbent on the railways under Section 262 to provide adequate rolling stock. If you add this clause it could create a bit of confusion as to whether the responsibility lies with the railways or with the minister. It certainly does not clarify the situation.

Mr. Mazankowski: I regret that last comment very much, Mr. Chairman, because I think the minister has overall responsibility to ensure that you have an effective, reliable, and

[Translation]

que ces choses-là se faisaient. Ce que nous faisons ici, monsieur le président, et qui constitue l'objectif de cet amendement, c'est de faire savoir au ministre et d'assurer les participants au système que c'est l'une des tâches qui incombent au ministre. Cela ne constitue pas, à mon avis, une servitude pour le ministre, c'est plutôt pour lui servir de guide. S'il est dans nos moyens, dans un texte de loi, de guider un ministre de la Couronne dans l'accomplissement d'un acte qui nous paraît important, je ne considère pas cela comme un élargissement du projet de loi, ni comme un effort de semer la confusion, car je ne compte pas les efforts que nous avons déjà faits pour mettre un peu d'ordre dans un projet de loi qui en est dépourvu. Nous nous efforçons simplement de permettre au ministre d'exercer une attribution qui est inhérente à l'intitulé et à l'intention de ce projet de loi.

Le président: Monsieur Mayer.

M. Mayer: Monsieur le président, j'allais proposer un sous-amendement à la motion de M. Mazankowski . . .

Le président: Eh bien, allez-y.

M. Mayer: . . . par lequel on supprimerait, dans la dernière ligne de l'amendement, tout ce qui suit le mot «grain». Voulez-vous que je vous en donne lecture?

Le président: Vous supprimez donc les mots «pour le compte des producteurs de grain».

M. Mayer: Oui, c'est bien cela, et la phrase s'arrête après le mot «grain».

Le président: M. Mayer propose un sous-amendement visant à supprimer les mots «pour le compte des producteurs de grain» dans la dernière ligne de l'amendement de M. Mazankowski.

Le sous-amendement est adopté.

Le président: Parfait; il ne nous reste plus qu'à nous occuper de ce qui reste. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, aux termes de l'article 262, c'est à la Commission canadienne des transports d'exiger des chemins de fer qu'ils achètent ou louent du matériel roulant. Mais n'est-il pas vrai que le ministre, par «toutes les mesures qui s'imposent», dirait à la CCT qu'il s'agit d'une initiative et qu'aux termes de l'article 262, il leur demande de prendre telle et telle mesure pour acheter ou louer du matériel? Cela constitue toujours encore une mesure qui s'impose et il ferait, bien entendu, appel à la CCT à cet effet. N'est-ce pas ainsi que cela se passerait?

M. D. Lefebvre: Je voulais dire, monsieur le président, qu'avec le système tel qu'il est prévu dans le projet de loi il est clair qu'aux termes de l'article 262, c'est aux chemins de fer qu'il incombe de fournir du matériel roulant en quantité suffisante. L'alinéa que vous voulez ajouter, loin d'éclaircir la situation, ne peut que brouiller les idées, car on ne saura plus si la responsabilité incombe aux chemins de fer ou au ministre.

M. Mazankowski: Je déplore vivement cette dernière observation, monsieur le président, car, à mon avis, c'est au ministre qu'incombe la responsabilité globale de veiller à ce

[Texte]

efficient grain-handling system, and that means rolling stock as well, notwithstanding the provisions and the obligations of the railways.

Mr. Chairman, in concluding on this amendment, I genuinely regret very much that Mr. Benjamin set out to distort the intent of my amendment to such an extent that to exclude . . .

Mr. Benjamin: No, I did not.

Mr. Mazankowski: Oh, nonsense, you are constantly dragging up red herrings that simply distort and confuse.

If Mr. Benjamin had the courtesy to sit back and listen once in a while during the debate rather than being involved in every aspect of it, he would perhaps be a little more intelligent and he could deal with this legislation in a more effective way. But I am really disturbed by the fact that through his questions and his comments he has served to distort the intent of my motion, and in so doing exclude, Mr. Chairman, some measure of responsibility upon the Minister of Transport to ensure that an adequate and satisfactory supply of rolling stock is provided. This is enabling; it is not mandatory. It is an effort where the minister could bring all the parties together that could contribute to the supply of railway rolling stock to get the job done. It really is a clause that would provide him with some mechanism to provide friendly persuasion.

I regret that very much, Mr. Chairman. I would hope that members opposite—and I really appreciate Mr. Loiselle's comments on the thing. I think he understands what we are trying to achieve, and I would hope that members opposite would ignore some of the rhetoric and the nonsense that we have heard from the member from Regina whatever in this connection . . .

The Chairman: Regina West.

Mr. Mazankowski: Well, west or east, he really does not know what direction he is coming from or going in. I would hope they would disregard his comments and support my amendment.

Mr. Mayer: He would be the first to criticize the minister for not doing it, too.

The Chairman: The question is on the amendment, as amended.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, on a matter of privilege.

The Chairman: All right. If you say that, then I hear you.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I spoke in support of the amendment, and I specifically said that the words "reasonable initiative" are the operative and in my opinion the marvellous part of this. Everything I said was in full support of this ability of the minister to use reasonable initiatives to get all the actors in the operation together. I do not know what he is getting so upset about. If supporting him wholeheartedly in this amendment is getting him upset . . .

[Traduction]

que l'on ait un système de transport du grain efficace et fiable, ce qui a pour corollaire le matériel roulant, nonobstant les obligations des chemins de fer et les dispositions les concernant.

Monsieur le président, en concluant là-dessus, je regrette sincèrement que M. Benjamin ait faussé l'intention de mon amendement jusqu'à exclure . . .

M. Benjamin: Non, ce n'est pas vrai.

M. Mazankowski: Tout cela, ce sont des inepties! Vous n'arrêtez pas de brouiller les pistes et de semer la confusion.

Si M. Benjamin avait la politesse d'écouter de temps en temps en silence au lieu de se mêler de tous les aspects d'une discussion, il pourrait peut-être utiliser de temps en temps un peu de sa jugeotte et travailler de façon plus efficace. Mais ce qui me tracasse plus que tout, c'est qu'à force de poser des questions et de faire des observations, il a contribué à fausser le sens de ma motion et ce faisant, a diminué la responsabilité du ministre des Transports de veiller à ce qu'il y ait du matériel roulant approprié et en quantité suffisante. Il est de la sorte habilité à faire cela, sans y être obligé. C'est un effort pour permettre au ministre de réunir toutes les parties concernées, pour les amener à s'acquitter de leurs tâches, à savoir l'approvisionnement de matériel roulant pour chemins de fer. C'est une disposition destinée à mettre en place un dispositif permettant au ministre d'exercer d'amicales pressions.

J'en suis désolé, monsieur le président. J'espère que les députés qui me font face . . . et je remercie M. Loiselle de ses observations. Il comprend, je crois, ce que nous nous efforçons d'obtenir et j'espère que mes collègues d'en face ignoreront tous ces discours qui sonnent creux et toutes les sottises dégoisées par le député de Regina à ce propos.

Le président: Regina Ouest.

M. Mazankowski: Est ou ouest, peu importe; il a perdu la boussole. J'espère donc qu'ils voudront bien ignorer ses commentaires et appuyer mon amendement.

M. Mayer: Il serait le premier à critiquer le ministre si celui-ci ne le faisait pas.

Le président: La question porte donc sur l'amendement tel qu'amendé.

M. Benjamin: Monsieur le président, une question de privilège.

Le président: Très bien. Si c'est bien cela, je vous écoute.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'ai parlé en faveur de l'amendement et j'ai bien précisé que les mots «toutes les mesures qui s'imposent» constituent les mots clés et la partie excellente de l'amendement. Je n'ai fait qu'appuyer, par tout ce que j'ai dit, la faculté du ministre de prendre les mesures qui s'imposent pour obtenir la collaboration de toutes les instances concernées. Je ne comprends vraiment pas pourquoi il a pris la mouche! Si mon appui inconditionnel pour cet amendement le fâche à ce point . . .

[Text]

The Chairman: Order, Mr. Benjamin. You have made your point.

Mr. Benjamin: I wonder what he would have done if I had opposed him.

The Chairman: The question is on the amendment as amended, that Bill C-155 be amended on page 14 by inserting on line 27 after the word "leased" the following thereto:

and the minister shall take every reasonable initiative to ensure that an adequate supply of rolling stock will be provided for the efficient, reliable and effective movement of grain.

Amendment agreed to.

The Chairman: I have notice of one further amendment to Clause 33, and I would like if possible to deal with that amendment before the adjournment. It is Mr. Benjamin's amendment at lines 34 to 40.

Would you move your amendment, please, Mr. Benjamin. As soon as you move it, I will make a ruling on it.

• 1230

Mr. Benjamin: I move that Clause 33 of Bill C-155 be amended by striking out lines 33 to 40 on page 14 and renumbering the subsequent subclauses accordingly. This would prevent the Governor in Council from transferring control of railway cars from the Wheat Board to the minister—and here I am specifically aiming at the 2,000 cars purchased by the board, with producers' money—and again I refer you to page 119a-29 of the minutes of the committee of August 18:

3. Section 33(3) of Bill C-155 provides that;

Notwithstanding anything in this or any other Act of Parliament, the Governor in Council may, by regulation, transfer the administration and control of any railway cars held by the Canadian Wheat Board . . .

Mind you, it says "any railway cars".

—on behalf of the Government of Canada from that Board to the minister.

The Canadian Wheat Board has acquired 2,000 hopper cars which are being paid for out of its pool accounts with monies which would have otherwise been paid to producers. As the Board is, under Section 4(2) of the Canadian Wheat Board Act

for all purposes, an agent of Her Majesty in right of Canada, and its powers under this Act may be exercised . . . only as an agent of Her Majesty in the said right,

The minutes go on to say:

The 2000 hopper cars are held by . . . an agent of Her Majesty. Thus the administration and control of these cars is transferable under Section 33(3) of Bill C-155. An appropriate amendment, precluding that possibility, should included [sic] in Bill C-155.

[Translation]

Le président: Cela suffit, monsieur Benjamin. Vous avez exposé votre argument.

M. Benjamin: Je me demande ce qu'il serait advenu si je m'y étais opposé.

Le président: Nous mettons donc aux voix l'amendement tel qu'amendé, à savoir l'amendement du projet de loi C-155 à la page 14 en faisant suivre la ligne 25, après le mot «grain», des mots suivants:

et le ministre prendra toutes les mesures qui s'imposent pour s'assurer qu'il y ait du matériel roulant en quantité suffisante pour le transport fiable et efficace du grain.

L'amendement est adopté.

Le président: On nous fait savoir qu'un autre amendement est proposé à l'article 33 et, dans la mesure du possible, j'aimerais que nous réglions cette question avant de lever la séance. C'est l'amendement de M. Benjamin aux lignes 31 à 36.

Je vous demande donc de proposer votre amendement, monsieur Benjamin, et, sitôt après, je prendrai une décision à son propos.

M. Benjamin: Il est proposé que l'article 33 du projet de loi C-155 soit modifié par suppression des lignes 31 à 36, page 14, et par les autres changements de désignation numérique de paragraphes qui en découlent. Cela empêcherait le gouverneur en conseil de transférer la prise en charge des wagons de la Commission du blé au ministre—et ici je pense, de façon bien précise, aux 2,000 wagons achetés par la Commission avec l'argent des producteurs—et je vous renvoie à la page 119a-29 du compte rendu de la séance du Comité du 18 août:

3. L'article 33(3) du projet de loi C-155 stipule que:

Par dérogation à la présente loi ou à toute autre loi fédérale, le gouverneur en conseil peut, par règlement, transférer la prise en charge des wagons détenus par la Commission canadienne du blé . . .

Je vous fais bien remarquer qu'il est dit «des wagons».

. . . pour le compte de l'État, de celle-ci au ministre.

La Commission canadienne du blé a fait l'acquisition de 2,000 wagons à trémie dont le paiement a été effectué à même des comptes groupés avec des fonds qui auraient été autrement versés aux producteurs. La Commission étant, aux termes de l'article 4(2) de la Loi sur la Commission canadienne du blé

à toutes fins utiles, un agent de Sa Majesté du chef du Canada, et que ses pouvoirs aux termes de cette loi ne peuvent être exercés . . . que comme agent de Sa Majesté.

Il est dit dans le compte rendu:

Les 2,000 wagons à trémie sont détenus par . . . un agent de Sa Majesté. La prise en charge de ces wagons est donc transférable aux termes de l'article 33(3) du Bill C-155. Un amendement excluant cette possibilité devrait figurer au Bill C-155.

[Texte]

I believe that is the submission of the Canadian Wheat Board, Mr. Chairman. That is their Appendix A.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin.

It seems to me, however, that what you are trying to do in this amendment is exactly what you tried to do in the previous amendment, and that is remove the intent of Clause 33.(3), which I would have to rule out of order on the same grounds I ruled the last one out of order, in that it changes the intent of the bill. Furthermore, I do not believe the intent of the bill is what you suggest in your explanation it is, because it says very clearly, "cars held by the Canadian Wheat Board on behalf of the Government of Canada". On those grounds I would rule the amendment out of order.

Mr. Benjamin: Then, Mr. Chairman, I would like to move a further amendment to Clause 33(3), by adding after the word "minister" in line 40:

except any railway cars purchased by the Board from its pool accounts are not transferable.

The Chairman: I would like to have the amendment, please, in writing.

Mr. Benjamin: That would preserve those 2,000 cars bought with producers' money, Mr. Chairman, under the administration and control of the Canadian Wheat Board.

The Chairman: I really do not think the amendment is necessary, because I do not think the authority is there in Clause 33.(3), but in case it may be, the amendment is that Clause 33.(3) be amended by changing the period after the word "minister" in line 40 and adding the following thereto:

except any railway cars purchased by the Canadian Wheat Board from the pool accounts are not transferable

Mr. McKnight.

Mr. McKnight: Mr. Chairman, could I ask Mr. Lefebvre or Mr. Kroeger—the way I read this Clause 33(3), it states "transfer the administration and control of any railway cars held by the Canadian Wheat Board on behalf of the Government of Canada." It is my understanding that the 2,000 producer cars, owned by the wheat producers in western Canada, are not included in that wording. If they are, Mr. Benjamin's motion, I would put forward, has some validity. But my understanding is that they are cars held by the Canadian Wheat Board on behalf of the Government of Canada, not on behalf of the producers. Am I correct?

• 1235

The Chairman: Mr. Lefebvre.

Mr. D. Lefebvre: We have not been able to ascertain the degree of certainty we would have liked. But to the best of our knowledge, the cars were purchased by the Wheat Board *per se*, the legal entity. It was not bought and put in trust for the

[Traduction]

Je crois que ce sont les paroles du représentant de la Commission canadienne du blé, monsieur le président. C'est à l'annexe A.

Le président: Je vous remercie, monsieur Benjamin.

Il me semble cependant que ce que vous essayez de faire, dans cet amendement, revient exactement à ce que vous essayiez de faire dans le précédent, qui était de supprimer l'intention de l'article 33(3). Je devrais donc déclarer votre motion irrecevable, pour les mêmes raisons que j'ai dû déclarer la dernière irrecevable, à savoir qu'elle change l'intention du projet de loi. Par ailleurs, je ne crois pas que l'intention du projet de loi soit celle que vous lui attribuez, car il y est dit très clairement «les wagons détenus par la Commission canadienne du blé pour le compte de l'État». A ce titre, je déclarerais votre amendement irrecevable.

M. Benjamin: Dans ce cas, monsieur le président, je voudrais proposer un autre amendement à l'article 33(3), qui ajouterait après le mot «ministre» à la ligne 36:

A l'exception des wagons achetés par la Commission à même les comptes communs et qui ne sont pas transférables.

Le président: Je voudrais que vous me présentiez cet amendement par écrit, s'il vous plaît.

M. Benjamin: Cela permettrait de conserver ces 2,000 wagons achetés avec l'argent des producteurs, monsieur le président, et pris en charge par la Commission canadienne du blé.

Le président: Cet amendement ne paraît vraiment pas nécessaire, parce que je ne crois pas que le pouvoir réside dans cet article 33(3), mais si tel était le cas, il est proposé d'amender l'article 33(3) en supprimant le point après le mot «ministre» à la ligne 36, et en ajoutant les mots suivants:

à l'exception des wagons achetés par la Commission canadienne du blé à même les comptes communs et qui ne sont pas transférables.

Monsieur McKnight.

M. McKnight: Monsieur le président, puis-je poser une question à M. Lefebvre ou à M. Kroeger? Je lis, à l'article 33(3) «transférer la prise en charge des wagons détenus par la Commission canadienne du blé, pour le compte de l'État, de celle-ci au ministre. Je crois comprendre que les 2,000 wagons des producteurs, qui sont la propriété des producteurs de blé de l'ouest du Canada, ne sont pas mentionnés dans ce texte. Si ces wagons le sont, je reconnaitrai que la motion de M. Benjamin a une certaine validité. Mais d'après ce que je comprends, ces wagons sont détenus par la Commission canadienne du blé, pour le compte du gouvernement canadien, et pas du tout pour le compte des producteurs. Ai-je raison?

Le président: Monsieur Lefebvre.

M. D. Lefebvre: Nous n'en avons malheureusement pas la certitude. Mais à notre connaissance, les wagons ont été achetés par la Commission canadienne du blé en tant que telle, c'est-à-dire en tant qu'entité juridique. Ces wagons n'ont pas été achetés et gardés en fiducie pour les producteurs. Ils ont

[Text]

producers. It was bought by the Wheat Board. Now, the Wheat Board, therefore, owns the cars.

The Wheat Board, by law, is an agency of the Government of Canada. We have asked the question and we do not know of any agreements whereby cars would be held in trust for the producers. Therefore, subclause (3), to answer your question, in our view, is not obligatory. To the best of my knowledge, it is not intended. But eventually subclause (3) gives the flexibility that you mention in that the Governor in Council could request that the administration and control of these cars be transferred to the minister.

Mr. McKnight: Mr. Chairman, is the assumption of about 150,000 grain producers in western Canada, that they own the cars because they paid for them, in fact a fallacy? Is that what you are saying?

Mr. D. Lefebvre: To the best of our knowledge that is right.

Mr. McKnight: I think there are going to be a lot of people terribly disturbed about what you have just said, Mr. Lefebvre. I happen to be one of them, because I helped pay for them. So did Mr. Gustafson; so did Mr. Mayer; so did Mr. Althouse.

The Chairman: The question is on the amendment that Clause 33.(3) be amended by striking out the period after the word "minister" and replacing it with a comma, and adding:

except any railway cars purchased by the Canadian Wheat Board from its pool accounts are not transferable.

Mr. Mayer: Mr. Chairman, may I ask a question, because this does not make sense to me. Unless I am totally dense . . .

The Chairman: I was waiting for somebody to do that.

Mr. Mayer: Clause 33.(3) says:

control of any railway cars held by the Canadian Wheat Board on behalf of the Government of Canada

If I understand Mr. Lefebvre correctly, he is now saying that the cars purchased by the Wheat Board, with producers' money, are held by the Canadian Wheat Board on behalf of the Government of Canada. Is that the strict interpretation? It is not logical to me. Do you want me to state the question again so that . . . ?

Mr. D. Lefebvre: I do not think I can add anything to the answer I gave before. To the best of our knowledge, the cars are the property of the Wheat Board, not the property of the producers.

Mr. Mayer: Okay, that is fine. But are they held by . . . ? I will read it again:

held by the Canadian Wheat Board on behalf of the Government of Canada

They would not come under that kind of definition.

The Chairman: Are those not just the cars that the Government of Canada purchased?

[Translation]

été achetés par la Commission canadienne du blé. C'est donc cette dernière qui en est le propriétaire.

En vertu de la loi, la Commission canadienne du blé est un agent du gouvernement canadien. Nous avons posé la question, mais nous ne connaissons aucun accord en vertu duquel des wagons seraient gardés en fiducie pour les producteurs. Par conséquent, pour répondre à votre question, le paragraphe (3) n'est pas obligatoire selon nous. Et à ma connaissance, ce n'était pas là l'intention. Quoi qu'il en soit, le paragraphe (3) pourrait éventuellement assurer la souplesse dont vous avez fait état puisque le gouverneur en conseil pourrait demander que la prise en charge de ces wagons soit transférée au ministre.

M. McKnight: Monsieur le président, l'affirmation faite par environ 150,000 producteurs de grain dans l'Ouest canadien qui se disent propriétaires des wagons parce qu'ils les ont payés serait donc fausse. Est-ce bien cela que vous dites?

M. D. Lefebvre: Oui, à notre connaissance.

M. McKnight: Je pense, monsieur Lefebvre, que beaucoup de gens vont être très bouleversés par ce que vous venez de dire. Et j'en suis, parce que j'ai aidé à les payer, ces wagons. Il en est de même pour M. Gustafson, M. Mayer et M. Althouse.

Le président: La question porte sur l'amendement en vertu duquel l'article 33.(3) serait modifié en supprimant le point après le mot «ministre», en le remplaçant par une virgule et en y ajoutant:

à l'exception des wagons achetés par la Commission canadienne du blé à même les comptes communs et qui ne sont pas transférables.

M. Mayer: Monsieur le président, puis-je poser une question, car cela ne me semble pas très clair. À moins que je sois vraiment bouché . . .

Le président: J'attendais que quelqu'un réagisse.

M. Mayer: L'article 33.(3) se lit comme suit:

la prise en charge des wagons détenus par la Commission canadienne du blé, pour le compte de l'État . . .

Si j'ai bien compris M. Lefebvre, il prétend maintenant que les wagons achetés par la Commission canadienne du blé, avec l'argent des producteurs, sont détenus par la Commission canadienne du blé pour le compte du gouvernement canadien. Est-ce bien cela? Cela ne me semble pas très logique. Aimerez-vous que je pose ma question de nouveau afin que . . . ?

M. D. Lefebvre: Je ne pense pas pouvoir ajouter quoi que ce soit à la réponse que j'ai déjà donnée. À notre connaissance, les wagons appartiennent à la Commission canadienne du blé et non pas aux producteurs.

M. Mayer: Très bien. Mais sont-ils détenus par . . . ? Je vais le lire de nouveau:

détenus par la Commission canadienne du blé pour le compte de l'État . . .

Ils ne seraient pas inclus dans ce genre de définition.

Le président: Ne s'agit-il pas là tout simplement des wagons achetés par le gouvernement canadien?

[Texte]

Mr. Mayer: Not according to what . . .

Mr. Mazankowski: They are two different kinds.

The Chairman: I know. When this says . . .

Mr. D. Lefebvre: The Wheat Board is, for all purposes, an agency of the Government of Canada. So in fact the board, by law, purchases those cars on behalf of the Government of Canada. They own it because they are a legal entity that can own property.

Mr. Mayer: Paid for by the producers but legally, technically, owned by the Government of Canada. Held by the Wheat Board on behalf of the Government of Canada.

• 1240

Mr. D. Lefebvre: It seems so.

Mr. Mayer: I guess, Mr. Chairman, that totally makes us a socialist country. Everything the government has is its. I mean, everything we have is the government's, and by the grace of the government us poor peasants are allowed to keep whatever we can keep.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, may I ask a question of our counsel?

The Chairman: Mr. Mazankowski first.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I would like to support this amendment. I just wonder what would have to occur since the cars are now owned by the Government of Canada. You would have to do some title switching here to ensure that they were not transferable. Could you, Mr. Kroeger, or Mr. Lefebvre, outline what steps would have to be taken to achieve the spirit of Mr. Benjamin's amendment?

Mr. D. Lefebvre: I think the words he is suggesting, except those 2,000 or the railway cars purchased with that money, would keep it with the Wheat Board; and since the Wheat Board is an institution working for producers per se, although it is not said in the bill, I think it would be safe enough if it was left with the Wheat Board. I think it would be safe enough if it was left with the minister, for that matter.

Mr. Mazankowski: Yes. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: I want to put a question to Mr. Lefebvre first, Mr. Benjamin, please.

In Mr. Benjamin's amendment, when you are talking about things that are transferable, except certain things that are not, when you use the word "except", do you need the words "are not transferable" at the end?

Mr. D. Lefebvre: No.

The Chairman: Is it agreed that those words be stricken? Would you move a subamendment? Mr. Lefebvre.

[Traduction]

M. Mayer: Pas d'après ce que . . .

M. Mazankowski: Il s'agit de deux catégories différentes.

Le président: Je sais. Lorsqu'on dit . . .

M. D. Lefebvre: La Commission canadienne du blé est à toutes fins utiles un agent du gouvernement canadien. Par conséquent, lorsque la Commission achète ces wagons, elle le fait pour le compte du gouvernement canadien. Et elle en est le propriétaire parce qu'elle est une entité juridique qui peut détenir des biens.

M. Mayer: Payés par les producteurs mais techniquement parlant et juridiquement la propriété de l'État. Détenus par la Commission canadienne du blé pour le compte de l'État.

M. D. Lefebvre: Il semble que oui.

M. Mayer: Je suppose, monsieur le président, que cela fait de nous un pays vraiment socialiste. Tout ce que le gouvernement a lui appartient. C'est-à-dire, tout ce que nous avons, nous, appartient au gouvernement et celui-ci nous fait parfois la grâce, à nous pauvres paysans, de garder ce que nous pouvons garder.

M. Benjamin: Puis-je poser une question, monsieur le président, au conseiller juridique?

Le président: D'abord M. Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, j'appuie l'amendement. Je me demande comment cela se passera, étant donné que les wagons appartiennent à présent au gouvernement fédéral. Il faudrait changer les titres pour s'assurer qu'ils ne soient pas transférables. Pourriez-vous, monsieur Kroeger ou monsieur Lefebvre, nous expliquer ce qu'il faudrait faire pour mettre en pratique la notion contenue dans l'amendement de M. Benjamin?

M. D. Lefebvre: Je crois qu'avec le libellé qu'il propose, qui exclut les 2,000 ou les wagons achetés avec les fonds en question, cela relèverait toujours de la Commission canadienne du blé; et étant donné que la Commission est un organisme qui travaille pour les producteurs, même si l'on ne le stipule pas dans le projet de loi, je ne crois pas qu'il y ait de danger à le laisser entre les mains de la Commission. Je ne crois même pas qu'il y aurait du danger si on le laissait entre les mains du ministre.

M. Mazankowski: Oui. Merci, monsieur le président.

Le président: Si vous me le permettez, monsieur Benjamin, j'aurais une question à poser à M. Lefebvre.

Dans l'amendement de M. Benjamin, on parle de wagons qui sont transférables et d'autres qui ne le sont pas; mais lorsqu'on emploie les mots «à l'exception», est-il vraiment nécessaire de préciser que ces wagons «ne sont pas transférables»?

M. D. Lefebvre: Non.

Le président: Êtes-vous d'accord pour que ces mots soient supprimés? Voulez-vous proposer un sous-amendement? Monsieur Lefebvre.

[Text]

Mr. D. Lefebvre: On the wording, Mr. Chairman, I am not familiar enough with the Canadian Wheat Board Act to be definite about it, but from its pool accounts I am not sure if it is terminology that appears in the act, whether it is the proper terminology to use. I think that is something I would like to verify.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Again I refer Mr. Lefebvre to page 119A of the minutes of August 18, issue number 119. It was the opinion of the board and the counsel for the board that:

As the Board is, under Section 4(2) of the Canadian Wheat Board Act,

for all purposes, an agent of Her Majesty in right of Canada, and its powers under this act may be exercised by it only as an agent of Her Majesty in the said right,

the 2000 hopper cars are held by it as an agent of Her Majesty. Thus the administration and control of these cars is transferable under Section 33(3) of Bill C-155.

And counsel for the board and the board said: "An appropriate amendment precluding that possibility should be included in C-155.", which is what I am trying to accomplish, and which I hope is an appropriate amendment requested by the board and counsel for the board.

The Chairman: Mr. Kroeger.

Mr. Kroeger: Mr. Chairman, accepting Mr. Lefebvre's comment that Mr. Benjamin's amendment would have the effect of precluding this transfer, there would then remain the substantive question of whether to preclude it is desirable, because what you would be doing by statute is making it impossible to end the present fragmented system of car administration and create a single, consolidated car fleet. If the clause is left as it stands, it would be for the Governor in Council to decide whether to transfer the administration of all of the cars or not. If the amendment is passed, then the Governor in Council has no such option and automatically, because of the passage of the bill, he would have a perpetuation of fragmented car administration.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, surely Mr. . . .

The Chairman: Mrs. Côté.

Mme Côté: Monsieur le président, je voudrais connaître la différence qui existe entre l'article 2 et l'article 3.

• 1245

Les 2000 wagons dont il est question qui seraient gérés par la Commission canadienne du blé, sont-ils les mêmes 2000 wagons qui sont la propriété des producteurs auxquels on fait référence à l'article 2?

The Chairman: Mr. Farquhar.

M. Farquhar: À l'article 2, on ne fait pas référence aux wagons des producteurs.

Le président: Monsieur Kroeger.

[Translation]

M. D. Lefebvre: En ce qui concerne le libellé, monsieur le président, je ne connais pas suffisamment la Loi sur la Commission canadienne du blé pour pouvoir me prononcer de façon définitive, mais je ne crois pas qu'on parle dans la loi de fonds provenant des comptes communs; je ne sais pas si ce sont les termes qu'on emploie. Il faudrait que je vérifie.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Encore une fois, je renvoie M. Lefebvre à la page 119A du compte rendu de la séance du 18 août, fascicule n° 119. La Commission et son conseiller juridique ont émis l'opinion suivante:

Étant donné que la Commission est, en vertu du paragraphe 4(2) de la Loi sur la Commission canadienne du blé,

pour toutes fins, agent de Sa Majesté du chef du Canada et ne peut exercer qu'à ce titre les pouvoirs dont la présente loi l'investit,

c'est à titre d'agent de Sa Majesté que ces 2,000 wagons à trémie lui sont confiés. La prise en charge des wagons en question peut donc être transférée en vertu du paragraphe 33(3) du projet de loi C-155.

La Commission et son conseiller juridique ont dit qu'il faudrait apporter au Bill C-155 un amendement qui exclut cette possibilité. C'est justement ce que j'essaie de faire et j'espère que mon amendement reflète bien ce que la Commission et son conseiller juridique ont demandé.

Le président: Monsieur Kroeger.

M. Kroeger: Si l'on convient que M. Lefebvre a raison et que l'amendement proposé par M. Benjamin empêcherait des transferts, il faut ensuite se demander s'il est souhaitable d'écarter cette possibilité, car il serait alors impossible d'abolir le système par lequel les wagons sont pris en charge en ce moment, système qui est plutôt fragmenté, et de constituer un parc consolidé. Si l'article est adopté tel quel, ce serait au gouverneur en conseil de décider si, oui ou non, la prise en charge de tous les wagons doit être transférée. Si l'amendement est adopté, le gouverneur en conseil n'aura pas ce pouvoir et, une fois le projet de loi adopté, la prise en charge des wagons resterait fragmentée.

M. Benjamin: Monsieur le président, M. . . .

Le président: Madame Côté.

Mrs. Côté: I would like to know, Mr. Chairman, what difference there is between Section 2 and Section 3.

Are the 2,000 cars that will be administered by the Canadian Wheat Board the same 2,000 cars that belong to the producers referred to in Section 2?

Le président: Monsieur Farquhar.

Mr. Farquhar: There is no reference in Section 2 to producer-owned cars.

The Chairman: Mr. Kroeger.

[Texte]

Mme Côté: À l'article 2, on dit que le ministre peut conclure des accords avec les propriétaires ou les locataires de wagons.

M. Kroeger: Oui.

Mme Côté: À l'article 3, on dit sensiblement la même chose, sauf qu'il s'agit là des wagons détenus par la Commission canadienne du blé. S'agit-il des mêmes 2000 wagons?

M. Kroeger: Non. On parle ici de 11,000 et 13,000 wagons dont 2000 ont été achetés par la Commission canadienne du blé. Les autres ont été achetés avec les fonds du gouvernement du Canada.

Mme Côté: Ce sont donc les mêmes 2000 wagons, plus 11,000 autres. Merci.

Alors, c'est donc cela, monsieur . . .

Just a minute, Mr. Benjamin, please.

Mr. Benjamin: Sorry.

The Chairman: Mrs. Côté.

Mme Côté: Vous dites que la Commission canadienne du blé gère deux catégories de wagons, dont les 2000 qui sont la propriété des producteurs, ce qui est couvert par l'article 2.

M. Kroeger: Non.

Mme Côté: Mais alors, faites-vous une idée!

M. Kroeger: L'article 2 concerne par exemple les wagons qui étaient achetés par les provinces. L'article 3 a trait aux wagons achetés avec les fonds du gouvernement, et probablement aussi les wagons achetés par la Commission canadienne du blé avec les fonds des producteurs.

Mme Côté: À première lecture, monsieur le président, étions-nous censés comprendre ce que M. Kroeger vient de dire?

Une voix: Oui.

Mme Côté: Je ne le savais pas. Je vous remercie.

Mr. McKnight: Just on a point of order, Mr. Chairman, when I was talking about people who have assisted in buying those cars I did not mention Mr. Mazankowski or Mr. Hargrave, along with Mr. Gustafson and Mr. Mayer and Mr. McKnight and Mr. Althouse.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Mayer: Plus half of our caucus.

Mr. Benjamin: On behalf of the producers in this committee, we will take those cars.

Mr. Kroeger, you made the statement that exempting those 2,000 cars purchased out of pool accounts of the Wheat Board would preclude consolidation of the car fleet. Is it not the case that we now have a consolidated grain car fleet? The railway own cars that are allocated to the grain movement . . . the hopper cars purchased by Alberta and Saskatchewan, the hopper cars purchased by the Wheat Board with producer money and the hopper cars purchased by the Wheat Board with federal government money have in effect been operating as a consolidated grain car fleet, and this exemption does not detract from that consolidation.

[Traduction]

Mrs. Côté: Section 2 states that the minister may enter into agreements with the owners or lessees of railway cars.

Mr. Kroeger: Yes.

Mrs. Côté: Section 3 says more or less the same thing, except that it refers to cars held by the Canadian Wheat Board. Are these the same 2,000 cars?

Mr. Kroeger: No. This refers to 11,000 and 13,000 cars, 2,000 of which were purchased by the Canadian Wheat Board. The others were purchased with federal funds.

Mrs. Côté: So these are the same 2,000 cars, plus 11,000 others. Thank you.

So that is how it works, Mr . . .

Un moment, s'il vous plaît, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Je m'excuse.

Le président: Madame Côté.

Mrs. Côté: You were saying that the Canadian Wheat Board administers two types of cars, 2,000 of which are owned by producers, according to Section 2.

Mr. Kroeger: No.

Mrs. Côté: Well then, make up your mind!

Mr. Kroeger: Section 2 covers, for example, cars purchased by the provinces. Section 3 deals with cars bought with government funds, and probably also with cars bought by the Canadian Wheat Board with producers funds.

Mrs. Côté: Were we supposed to understand what Mr. Kroeger has just said when we read this for the first time, Mr. Chairman?

An hon. Member: Yes.

Mrs. Côté: I was not aware of that. Thank you.

M. McKnight: J'invoque le Règlement. Lorsque j'ai parlé des gens qui avaient aidé à acheter les wagons en question, j'ai négligé de mentionner M. Mazankowski, M. Hargrave, M. Gustafson, M. Mayer, M. McKnight et M. Althouse.

Le président: Et M. Benjamin.

M. Mayer: Ainsi que la moitié de notre caucus.

M. Benjamin: Au nom des producteurs qui siègent au Comité, nous prendrons les wagons.

Vous prétendez, monsieur Kroeger, que le fait d'exclure les 2,000 wagons achetés avec des fonds provenant des comptes des syndicats de blé détenus par la Commission du blé, empêcherait de consolider un parc de wagons. N'est-il pas exact de dire que nous avons déjà un parc consolidé de wagons affectés au transport du grain? Les chemins de fer ont des wagons qui sont affectés au transport du grain . . . les wagons-trémies achetés par l'Alberta et la Saskatchewan, les wagons-trémies achetés par la Commission du blé avec des fonds provenant des producteurs et les wagons-trémies achetés par la Commission du blé avec des fonds provenant du gouvernement fédéral

[Text]

If the government wishes, Mr. Chairman, they can by order in council or any other way they wish give the producers their \$120 million back and buy those cars from the Canadian Wheat Board so the Canadian Wheat Board can return those funds to their pool accounts. If they want to do that, they are perfectly at liberty to do so; but as long as those cars are there on the funds of the producers then the Wheat Board is acting not only in the right of Her Majesty but in the interests of those producers who paid for them.

There is no question that the Wheat Board could agree to transfer, but Clause 33.(3) indirectly makes it mandatory. If they are directed, then they have to.

The Chairman: The question is upon Mr. Benjamin's amendment. Before we put the question, I would be happier if someone would move a subamendment that the last three words "are not transferable" be struck from the amendment.

• 1250

Mr. Benjamin: I thought it was just agreed to. You had not put the motion yet.

The Chairman: Yes, I did. So it will have to be a subamendment if anybody is agreeable to do it. If not, I will put the motion the way it is.

Mr. Benjamin: Well, if one of my colleagues would be good enough to move that subamendment... I cannot move it myself.

Mr. McKnight: You want "shall not be transferrable" struck?

The Chairman: Just the three words "are not transferrable". It says "except" at the beginning of it, so they are already excepted without doing it twice.

Mr. Benjamin: It was just to clean up the wording.

Mr. McKnight: My colleague, Mr. Gustafson, would be pleased to so move.

The Chairman: It is moved by Mr. Gustafson that the amendment be amended by deleting the words "are not transferrable".

Subamendment agreed to.

The Chairman: So the question is: "except any railway cars purchased by the Canadian Wheat Board from its pool accounts."

Amendment negatived: nays, 5; yeas, 4.

Clause 33 as amended agreed to.

Mr. McKnight: Mr. Chairman, before we break I just want to bring to the attention of the committee, by way of a point of order, that we had discussions. Unless during the brief time of about 20 minutes I have missed in this committee since it was discussed... We talked about the word "shipping" in committee. As I recall, the officials said they would put their minds to clarifying this to the committee. I just would like to

[Translation]

constituent, en effet, un parc de wagons consolidé et l'exclusion ne réduira pas le degré de consolidation.

Si le gouvernement le veut, monsieur le président, il peut, par décret du conseil ou par d'autres moyens, remettre aux producteurs les 120 millions de dollars qu'ils ont versés et acheter les wagons à la Commission canadienne du blé, et la Commission remettra les fonds dans les comptes des syndics du blé. S'ils le veulent, ils sont libres de le faire. Mais tant que les wagons seront payés par les producteurs, la Commission agit non seulement en tant qu'agent de Sa Majesté, mais dans l'intérêt des producteurs qui ont payé.

Il est certain que la Commission du blé peut accepter de transférer des wagons, mais, de façon indirecte, le paragraphe 33.(3) rend cette question obligatoire. Si on lui dit de transférer des wagons, elle doit le faire.

Le président: Nous devons maintenant voter sur l'amendement de M. Benjamin. Mais avant de le mettre en délibération, je voudrais qu'on propose un sous-amendement pour supprimer les mots «ne sont pas transférables».

M. Benjamin: Je pensais qu'on venait d'en convenir. Vous n'aviez pas encore proposé la motion.

Le président: Merci. Par conséquent, si vous êtes d'accord, il faudra que ce soit un sous-amendement, sans quoi je vous lirai la motion telle qu'elle se présente.

M. Benjamin: Si l'un de mes collègues avait l'amabilité de proposer ce sous-amendement... je ne puis le faire moi-même.

M. McKnight: Vous voulez que l'on supprime les mots «ne sont pas transférables»?

Le président: Simplement les mots «ne sont pas transférables». On dit «à l'exception» au début, alors il n'est pas nécessaire de le répéter.

M. Benjamin: C'était juste pour simplifier le texte.

M. McKnight: Mon collègue, M. Gustafson, se fera un plaisir de proposer cette motion.

Le président: Il a été proposé par M. Gustafson que l'amendement soit modifié en supprimant les mots «ne sont pas transférables».

Le sous-amendement est adopté.

Le président: La question porte donc sur la formule suivante: «à l'exception des wagons achetés par la Commission canadienne du blé à même les comptes communs».

L'amendement est rejeté par 5 voix contre 4.

L'article 33 modifié est adopté.

M. McKnight: Monsieur le président, avant que nous ne nous arrêtons, je voulais tout simplement invoquer le Règlement pour souligner aux membres du Comité que nous avons eu des discussions. À moins que cela se soit passé dans les 20 minutes des délibérations du Comité que j'ai manquées... nous avons parlé en comité du mot «expédition». Si je me souviens bien, les hauts fonctionnaires nous avait dit qu'ils

[Texte]

bring to the attention of the witnesses, Mr. Chairman, through you, that at a later date in the course of our transactions I will be asking about their success.

The Chairman: Thank you. The committee is adjourned until 3.30 this afternoon.

AFTERNOON SITTING

• 1542

The Chairman: Order, please. We are resuming consideration of Bill C-155. When we adjourned for the noon break, we had just completed Clause 33. I have a notice of amendment . . . excuse me; yes, Mr. Benjamin, on a point of order.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, as you recall, last week and the week before, when it was apparent that a number of amendments to this legislation proposed by the government and by the two opposition parties were ruled out of order because they went beyond the terms of the Royal Recommendation, and if you will recall discussions last week and the week before, I—and I think maybe my colleagues on both sides of the table—was operating on the assumption that when the House reconvened an amendment to the Royal Recommendation would be brought in post-haste. The House sat yesterday and the House sat today. As I understand it—I could be wrong—there has been no anxiety or rush by the government to bring in an amendment to the Royal Recommendation, which I submit to you, Mr. Chairman, prevents this committee from dealing with a whole bill.

The Chairman: Well, I can answer that . . .

Mr. Benjamin: I am not asking for your answer yet. Parliamentary Secretary or the Deputy Minister if they can advise this committee when, or if and when, an amendment to the Royal recommendation will be brought before the House.

• 1545

Second; I would ask that they advise the committee whether or not the committee will then be able to deal with amendments which have been moved or presented by the government. Certainly, I have three which were ruled out of order because they went beyond the Royal Recommendation. And I think my colleagues from the Progressive Conservative Party also have some amendments that were ruled out of order because they went beyond the Royal Recommendation.

Is it the intention to bring in an amendment to the Royal Recommendation, so that the committee can deal with the bill as a whole and report the whole bill? Will we be able to go back to clauses which we have already dealt with on amendments which were ruled out of order? Or can we only deal with the bill from whatever clause we are on, as and when amendments to the Royal Recommendation are brought in? I

[Traduction]

feraient leur possible pour éclaircir ce point pour le Comité. Je tenais tout simplement à signaler aux témoins, monsieur le président, que plus tard dans nos transactions je vais leur poser des questions pour savoir où ils en sont.

Le président: Merci. La séance est levée. Nous reprendrons cet après-midi à 15h30.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le président: À l'ordre, je vous en prie. Nous reprenons l'étude du projet de loi C-155. Lorsque nous nous sommes quittés pour le déjeuner, nous venions de terminer l'article 33. J'ai un préavis d'amendement . . . excusez-moi. Oui, M. Benjamin invoque le Règlement.

M. Benjamin: Monsieur le président, vous vous en souviendrez, la semaine dernière ou la semaine précédente, il est apparu qu'un certain nombre d'amendements à cette législation proposés à la fois par le gouvernement et par les deux partis d'opposition étaient irrecevables parce qu'ils dépassaient le cadre de la Recommandation royale. Vous vous souviendrez des discussions à ce sujet la semaine dernière et la semaine précédente et j'ai tenu pour acquis, et mes collègues des autres partis probablement aussi, qu'un amendement à la Recommandation royale serait déposé de toute urgence dès que la Chambre reprendrait ses travaux. La Chambre a siégé hier et la Chambre a siégé aujourd'hui. Je me trompe peut-être, mais je n'ai pas constaté que le gouvernement se pressait de déposer un amendement à la Recommandation royale. Monsieur le président, à mon sens, cet état de chose nous empêche d'étudier l'ensemble du bill comme nous le devrions.

Le président: Je peux vous répondre tout de suite . . .

M. Benjamin: Je ne vous ai pas encore demandé de répondre. Le secrétaire parlementaire ou le sous-ministre seront peut-être en mesure de nous dire si un amendement à la Recommandation royale sera déposé devant la Chambre et quand.

Deuxièmement, j'aimerais qu'ils disent au Comité si, à leur avis, cela permettrait au Comité de s'occuper des amendements qui ont été déposés ou présentés par la majorité. Personnellement, j'en ai trois qui ont été jugés irrecevables sous prétexte qu'ils dépassaient le cadre de la Recommandation royale. Je pense que mes collègues du Parti progressiste-conservateur ont également des amendements qui ont été jugés irrecevables parce qu'ils sortaient du cadre de la Recommandation royale.

A-t-on l'intention de modifier la Recommandation royale pour permettre au Comité d'étudier l'ensemble du projet de loi et d'en faire un rapport global? Pourrions-nous revenir sur les articles déjà étudiés lorsque des amendements à ces articles ont déjà été déclarés irrecevables? Ou bien, au contraire, serons-nous obligés de continuer l'étude du projet de loi quel que soit l'article où nous en serons au moment où les amendements à la

[Text]

think that needs to be clarified, Mr. Chairman. Else we are back to something Mr. Mazankowski said, I think it was last week, and which I agree with, that then we might as well adjourn the committee. Now, what is cooking?

The Chairman: Mr. Benjamin, I am a little bit surprised that someone with your parliamentary experience would ask some of the questions you have, because I would have thought that you would realize that when there is an amendment to the Royal Recommendation, it is usually brought in with the amendments that occasion it.

If my memory serves me correctly, the former minister said on May 31 that he would be introducing the new Part IV to the bill at the report stage of committee—not at the report stage after the committee work had been done. It is when the bill is back in the House, which is the only time he can introduce it. I know of no other time in the rules of the House that a minister could come in and introduce part of a bill. I really cannot see the minister introducing an amendment to the Royal Recommendation before he introduces the amendments which occasion that amendment to the Royal Recommendation.

There was never any understanding on my part . . . and if there was on your part, I do not know where you got it—but there was never any understanding on my part that there would be an amendment to the Royal Recommendation before the report stage of the bill.

Second, Mr. Benjamin, with regard to your question as to whether or not we can go back to clauses with which we have already dealt and passed, the answer is, no.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, can we go back to clauses which were ruled out of order because there had been no amendment in the Royal Recommendation?

The Chairman: No. But you can at the report stage.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, surely as the steward of the affairs of this committee, the Chair on behalf of this whole committee, needs to request that an amended Royal Recommendation come through that this committee gets . . .

The Chairman: You are not listening, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Oh, yes, I am.

The Chairman: I said there is no mechanism by which we can do that until the report stage of the bill is reached.

Mr. Benjamin: In other words, Mr. Chairman, as the steward of the affairs of this committee, what you are telling me is that this committee is bypassed with the amendments, including the government's own amendments, and that this committee is not allowed to deal with the government amendments and the amendments of the other parties. It is not allowed. We have to wait until we get back to the House of Commons.

[Translation]

Recommandation royale seront déposés? Tout cela doit être précisé, monsieur le président. Faute de cela, nous ferions tout aussi bien, comme M. Mazankowski l'a dit la semaine dernière, et je suis d'accord avec lui, de nous arrêter tout de suite. Qu'est-ce qui se prépare?

Le président: Monsieur Benjamin, je suis quelque peu surpris de voir un parlementaire de votre expérience poser ce genre de question. Vous devriez savoir qu'un amendement à la Recommandation royale est toujours accompagné des amendements qui l'ont provoqué.

Si je me souviens bien, l'ancien ministre a déclaré, le 31 mai, qu'il avait l'intention de déposer une nouvelle Partie IV du projet de loi au stade du rapport en comité et non pas au stade du rapport après que les travaux du Comité seraient terminés. Autrement dit, c'est au moment où le projet de loi retourne à la Chambre; c'est le seul moment où cela est possible. En effet, le Règlement de la Chambre n'autorise pas le ministre à déposer une nouvelle partie d'un projet de loi à un autre moment. Je vois mal comment le ministre pourrait déposer un amendement à la Recommandation royale avant d'avoir déposé des amendements qui ont été à l'origine de l'amendement à la Recommandation royale.

Je n'ai jamais eu l'impression . . . et si vous l'avez eue vous-même, je ne sais pas d'où cela est venu . . . qu'on avait l'intention de modifier la Recommandation royale avant le stade du rapport.

En deuxième lieu, monsieur Benjamin, vous vous demandez si nous pourrions revenir sur les articles qui ont déjà été adoptés; la réponse est non.

M. Benjamin: Monsieur le président, est-ce que nous pourrions revenir sur les articles au sujet desquels des amendements ont été déclarés irrecevables faute d'amendement à la Recommandation royale?

Le président: Non. Mais, au stade du rapport, vous le pourrez.

M. Benjamin: Monsieur le président, en votre qualité de défenseur de ce Comité, puisqu'en effet le président agit au nom de l'ensemble du Comité, vous devriez pouvoir obtenir pour le Comité que la Recommandation royale soit modifiée . . .

Le président: Monsieur Benjamin, vous n'écoutez pas.

M. Benjamin: Oh, si, absolument.

Le président: Je vous ai dit qu'il n'y avait pas de procédure qui nous permette de le faire avant le stade du rapport.

M. Benjamin: Autrement dit, monsieur le président, en votre qualité de défenseur de ce Comité, vous me dites qu'il est possible de passer outre aux désirs de ce Comité pour ce qui est des amendements . . . y compris ceux de la majorité . . . bref, on nous empêche délibérément d'étudier les amendements de la majorité et ceux des autres partis. Nous devons attendre le renvoi à la Chambre des communes.

[Texte]

The Chairman: Well, I do not know what my being the steward of this committee has to do with it. As the steward of this committee, as you have called me, I did not write the rules of the House. I did not write *Beauchesne* or *Erskine May*, and I am only functioning under the rules, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: You do not have to accentuate the obvious.

The Chairman: Well, neither do you.

Mr. Benjamin: Are you not the steward of this committee responsible to see to it . . . to protect the interest of all members of this committee . . . that we can deal with every bloody clause.

The Chairman: No, I am not. I am the steward of the committee in the sense to protect the rights and privileges of the members in this committee and that is what I have done and will do. Your interests are an entirely different matter.

Mr. Benjamin: All right then, Mr. Chairman, what it means is this committee is bypassed; that we can only deal with certain things after they get to the House in the report stage. We cannot deal with clauses under which you quite properly ruled amendments out of order because they went beyond the Royal recommendation after the government had announced they would bring in an amendment to the Royal recommendation.

• 1550

The Chairman: That has nothing to do with it.

Mr. Benjamin: Well, it sure as the devil does. How do you deal with every clause and the amendments thereto? How do we treat a bill as a whole and report it as a whole?

The Chairman: We deal with the reference we have, Mr. Benjamin, and the reference we have is Bill C-155 as it is now written, and that is the only reference we have.

Mr. Benjamin: I asked the parliamentary secretary why the government is holding off on their amendments to the Royal Recommendation.

The Chairman: That is not a point of order; that is a point of political argument.

Mr. Benjamin: It sure as the devil is.

The Chairman: I am moving on now to the bill.

Mr. Neil: Just a point of information, Mr. Chairman. You indicated that the Royal Recommendation could not be brought in until such time as the amendments are brought in.

The Chairman: No, I do not think I said that, Mr. Neil. I said I could not see the government's producing a Royal Recommendation unless it was accompanied by what occasioned the Royal Recommendation, I think is what I said, and there is no chance for the government to bring in its proposed new Part IV until the report stage of this bill.

Mr. Neil: It would seem to me that we are, as a committee, in an awkward position then because if the government has to

[Traduction]

Le président: Je ne sais pas ce que ma qualité de défenseur du Comité vient faire là-dedans, mais, comme vous dites, si je suis défenseur de ce Comité, ce n'est pas pour autant moi qui rédige le Règlement de la Chambre. Ce n'est pas moi qui ai écrit *Beauchesne* ou *Erskine May* et je me contente de suivre le Règlement, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Vous n'avez pas besoin d'insister sur des évidences.

Le président: Eh bien, vous non plus.

M. Benjamin: N'êtes-vous pas le défenseur de ce Comité, responsable de protéger les intérêts de tous les membres de ce Comité, de nous permettre d'étudier tous les articles de ce projet de loi?

Le président: Non, pas du tout. Si je suis défenseur de ce Comité, c'est que je suis là pour protéger les droits et les privilèges des membres du Comité et c'est précisément ce que je fais et ce que je continuerai à faire. Vos intérêts sont une affaire totalement différente.

M. Benjamin: Eh bien, dans ce cas, monsieur le président, cela revient à passer outre aux désirs de ce Comité. Autrement dit, il y a certaines choses qu'on ne nous soumettra qu'à la Chambre. Nous ne pouvons pas étudier les articles au sujet desquels vous avez déclaré des amendements irrecevables—et à juste raison—parce qu'ils sortaient du cadre de la Recommandation royale après que le gouvernement ait eu annoncé qu'il déposerait un amendement à la Recommandation royale.

Le président: Cela n'a rien à voir.

M. Benjamin: Cela a tout à voir au contraire. Comment étudier tous les articles et les amendements? Comment étudier l'ensemble du bill et en faire un rapport global?

Le président: Monsieur Benjamin, nous suivons notre mandat et notre mandat nous demande d'étudier le bill C-155 sous sa forme actuelle. C'est le seul mandat que nous ayons.

M. Benjamin: J'ai demandé au secrétaire parlementaire pourquoi le gouvernement tardait à présenter ses amendements à la Recommandation royale.

Le président: Ca n'est pas une question de règlement mais bien une discussion politique que vous faites.

M. Benjamin: Et comment.

Le président: Je propose que nous passions au bill.

M. Neil: Monsieur le président, un détail. Vous avez dit que la Recommandation royale ne pouvait être déposée tant que les amendements ne seraient pas déposés.

Le président: Monsieur Neil, je ne crois pas avoir dit cela. J'ai dit que je voyais mal comment le gouvernement pouvait produire une Recommandation royale qui n'était pas accompagnée des amendements qui l'avaient provoquée. Je crois avoir dit que le gouvernement n'avait aucun moyen de déposer une nouvelle partie IV avant le stade du rapport de ce bill.

M. Neil: Il me semble que notre Comité se trouve dans une situation difficile dans ce cas parce que si le gouvernement doit

[Text]

bring its amendments at the report stage, we only have 48 hours after the bill is reported to the House to bring in amendments, and if the government at the eleventh hour brings in its amendments with the Royal Recommendation, then we as members of this committee will not have the opportunity to bring in amendments that we feel should be brought in to the present bill or to the amendments that the government is proposing. I wonder, Mr. Chairman, in the interests of this committee, whether you would determine the procedure that will be followed, because I think it is important that members of the committee have the opportunity to bring forth amendments that are vital to this bill.

The Chairman: Mr. Flis.

Mr. Flis: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Benjamin asked what is cooking. I think we all know what is cooking. Mr. Benjamin will use every tactic under the sun—and he has publicly said so—to stall the proceedings of this committee so that we do not get the bill into the House. Knowing that kind of tactic, Mr. Chairman, I feel my privileges as a member of this committee are being deprived; we are not doing what we have been asked to do with this bill, and that is to get through it clause by clause and report it to the House.

We did have discussions that amendments that are out of order could be introduced in the informal report, but so far there has been no discussion around the informal report. The chairman did, I think, on our request say that he would allow discussions if we brought up a topic which would go into this informal report.

I might remind Mr. Benjamin, though, Mr. Chairman, that all these discussions took place keeping in mind that we were to meet our September 12 deadline. We did not meet that deadline, so I am afraid that a lot of the discussions that were held there no longer apply. I would suggest, Mr. Chairman, that we go through clause by clause; amendments that are in order, let us discuss them; amendments that can only be brought in at the report stage, let us bring them in at the report stage. There is House time I understand now. A bill was disposed of very quickly yesterday, and I understand that the House is waiting for this bill, which would be an advantage too.

Mr. Benjamin: No, they are not.

Mr. Neil: This would give us more time to debate this bill in the House. However, we are not going to get it to the House, wasting the kind of time that we are wasting by Mr. Benjamin's deliberate stalling tactics, and he has publicly admitted to that.

The Chairman: In answer to Mr. Neil's question, Mr. Neil, I do not know of any avenue that is open to me to acquire an amendment to the Royal Recommendation.

The government cannot introduce its amendments to this bill until the report stage of the bill has been reached and, as I said, I really cannot see any minister's coming into the House and asking for an amendment to a Royal Recommendation

[Translation]

déposer ses amendements au stade du rapport, il ne nous restera que 48 heures après le rapport à la Chambre pour déposer nos amendements. Si le gouvernement décide de déposer ses amendements avec la Recommandation royale à la 11^{ème} heure, eh bien, les membres de ce Comité n'auront pas le temps de déposer les amendements qui leur semblent justifiés ceux qui portent sur ce bill et ceux qui portent sur les amendements proposés par le gouvernement. Monsieur le président, ne pourriez-vous nous expliquer la procédure qui sera suivie car les membres de ce Comité ont tout intérêt à se préparer à proposer des amendements qui sont d'une importance vitale.

Le président: Monsieur Flis.

M. Flis: Merci, monsieur le président. M. Benjamin a demandé ce qui se préparait. Je crois que nous le savons tous. M. Benjamin fera appel à toutes les tactiques possibles et imaginables—il l'a d'ailleurs déclaré publiquement—pour entraver les travaux de ce Comité et nous empêcher de renvoyer ce bill à la Chambre. Connaissant ces tactiques, monsieur le président, je considère que mes privilèges de membre du Comité sont atteints. Nous n'étudions pas ce bill comme on nous a demandé de le faire, c'est-à-dire article par article pour pouvoir en faire rapport à la Chambre.

Nous avons discuté des amendements qui ont été déclarés irrecevables et, en particulier, de la possibilité de les incorporer dans un rapport non officiel. Jusqu'à présent, les choses en sont restées là. Lorsque nous lui avons posé la question, le président nous a dit qu'il autoriserait les discussions dans ce sens si nous abordions des questions qui pourraient faire l'objet de ce rapport non officiel.

Cela dit, je rappelle à M. Benjamin qu'au moment où nous avons eu toutes ces discussions, nous entendions respecter notre date limite du 12 septembre. Comme cela ne s'est pas fait, je crains que ces discussions aient perdu leur validité. Monsieur le président, continuons donc notre étude article par article; discutons des amendements qui sont recevables, quant aux autres, puisqu'ils seront introduits au stade du rapport, attendons ce moment-là. La Chambre dispose de temps actuellement; un bill a été adopté très rapidement hier et je crois que la Chambre attend celui-ci; c'est un avantage.

M. Benjamin: Non, ce n'est pas le cas.

M. Neil: Cela devrait nous donner plus de temps pour discuter de ce bill à la Chambre. Toutefois, nous n'irons pas à la Chambre si M. Benjamin continue à nous faire perdre du temps et à nous mettre des bâtons dans les roues comme il le fait délibérément, il l'a admis publiquement.

Le président: Monsieur Neil, je tiens à vous dire que je ne connais pas de méthode qui me permette d'obtenir un amendement à la Recommandation royale.

Le gouvernement ne peut déposer ses amendements à ce bill avant le stade du rapport et, comme je l'ai dit, je vois mal comment un ministre viendrait à la Chambre réclamer un amendement à la Recommandation royale sans accompagner cette démarche des amendements qui l'ont provoquée.

[Texte]

without its being accompanied with the amendments that occasion it.

Therefore I do not see that it is possible to ask for an amendment to the Royal Recommendation until the report stage of the bill is reached as well.

• 1555

I understand that it has caused some consternation in the committee, but I do not honestly believe there is anything we can do with it except to deal with the reference we have. I would urge members to get on with doing that.

Mr. Neil: I am not suggesting that you attempt to have a Royal Recommendation brought in. I am just pointing out to you the dilemma this committee finds itself in. I was asking on behalf of the committee if you, as our chairman, could talk perhaps to the House Leader and bring back some information as to what our position is with respect to amendments. As I said earlier, we could find ourselves in a situation where the government amendments to be brought in with the new Royal Recommendation could not be amended by us.

The Chairman: I should think, although I will check this, that you would have at least the same length of time once those amendments are brought in, as you would have to amend this. In other words, I would think you would have at least an additional 48 hours. I would certainly be prepared to argue in favour of that in the House on a point of order. But I do not mind talking to the House Leader about it and will undertake to do that.

Mr. Neil: That is all I ask.

The Chairman: I will bring it up to see if we can ensure that you will have sufficient time.

Now, I do point out to you as well that you have been aware of the proposed amendments since May 31 and, to some extent on that basis, you can have your amendments prepared. But I realize there may be other amendments arising which would be consequential. That is all I can say now.

Mr. Benjamin: I am looking for education from the Chair. Is there any requirement under the rules of the House that government amendments have to accompany amendments to the Royal Recommendation?

The Chairman: I do not suppose there is any requirement that amendments have to accompany it, but some justification has to accompany it. A minister just does not come in and move a change to the Royal Recommendation without giving the House reason.

Mr. Benjamin: Under Motions, he can give all the reasons necessary without presenting any of his amendments.

The Chairman: He cannot do it until the bill is back in the House.

Mr. Benjamin: No. He can do it yesterday or today, and he did not. He does not need this bill reported back to the House to bring in an amendment to the Royal Recommendation. It does not need to be accompanied by the government's amend-

[Traduction]

Dans ces conditions, je vois mal ce que nous pouvons faire pour obtenir un amendement à la Recommandation royale avant le stade du rapport.

Je sais bien que les membres du Comité déplorent cet état de chose, mais je ne vois vraiment rien que nous puissions faire, sinon nous en tenir à notre mandat. J'aimerais beaucoup que nous nous en occupions.

M. Neil: Monsieur le président, je ne vous demandais pas d'obtenir une Recommandation royale. Je vous signale simplement que nous nous heurtons à un dilemme. Au nom du Comité, je vous demandais si en votre qualité de président vous ne pourriez pas contacter le leader à la Chambre et lui demander quelle est notre position au sujet des amendements. Comme je l'ai dit plus tôt, nous pourrions fort bien être dans l'impossibilité de modifier les amendements du gouvernement qui seront déposés en même temps que la nouvelle Recommandation royale.

Le président: Je vérifierai, mais j'imagine que vous disposerez d'autant de temps que vous en auriez eu pour amender ces dispositions. Autrement dit, je pense que vous aurez au moins 48 heures de plus. En tout cas, je suis tout à fait prêt à réclamer cela à la Chambre en invoquant le Règlement. Cela dit, je veux bien parler au leader à la Chambre.

M. Neil: C'est tout ce que je demandais.

Le président: J'aborderai le sujet pour m'assurer que vous avez suffisamment de temps.

Cela dit, n'oubliez pas que les projets d'amendement sont connus depuis le 31 mai et, dans une certaine mesure, vous devez avoir eu le temps de préparer vos amendements. Je sais bien que d'autres amendements viendront peut-être s'ajouter ensuite. C'est tout ce que je peux vous dire pour l'instant.

M. Benjamin: J'aimerais que le président me donne des éclaircissements. Est-ce que le Règlement de la Chambre oblige le gouvernement à accompagner la Recommandation royale d'autres amendements?

Le président: Je ne sais pas si c'est une obligation, mais la Recommandation royale doit être accompagnée de certaines dispositions justificatives. Un ministre ne peut pas tout simplement changer la Recommandation royale sans donner de raison à la Chambre.

M. Benjamin: Au chapitre Motions, il peut donner toutes les raisons nécessaires sans avoir à donner d'amendements.

Le président: Il ne peut agir tant que le bill ne sera pas retourné à la Chambre.

M. Benjamin: Non. Il aurait pu le faire hier ou aujourd'hui et il ne l'a pas fait. Il n'a pas besoin de ce bill devant la Chambre pour déposer des amendements à la Recommandation royale. Il n'a pas besoin d'accompagner ces amendements

[Text]

ments. It will come under Motions in routine proceedings. And I presume the minister will say, In order that the committee can deal with the government's amendments and the amendments of other parties, I amend the Royal Recommendation.

The Chairman: Mr. Benjamin, I have had my clerk check the the procedure while you and Mr. Neil were talking to this issue. She advises me that what I said is the correct procedure. I will double check. In the meantime, I want to move to the bill.

Mr. Benjamin: Then this committee is emasculated again.

The Chairman: I have notice of motion from Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I take it that Clause 33 has been carried.

The Chairman: Carried, as amended. The whole clause.

Mr. Bockstael: Clause 33.(4) and Clause 33.(5) had not been touched when we left for lunch. You called the question on Clause 33.(3).

The Chairman: Okay. Just let me check the minutes. I could be wrong; I was once before. I thought the clause was carried, as amended. Clause 33, as amended, was carried.

Mr. Bockstael: Okay. I stand corrected.

• 1600

The Chairman: All right, Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman. I would like to move a motion.

I move that a new Clause 34 be inserted immediately after line 8 and that all subsequent clauses be renumbered accordingly. Clause 34 would be titled "Agreement with railway companies other than railway companies subject to the jurisdiction of Parliament":

34.(1) The Minister may, on behalf of Her Majesty, enter into agreements with railway companies, other than railway companies as defined in Clause 2, where he finds that such railway companies carry grain from any point on their lines of railway west of Thunder Bay or Armstrong to Thunder Bay, Armstrong, Churchill or a port in British Columbia for export.

Mr. Chairman, Clause 2 really defines a railway company under the interpretations section. Just to recall the definition, "railway company" means Canadian National Railway Company, Canadian Pacific Limited and any railway company prescribed by regulations made by the Governor in Council that is subject to the jurisdiction of the Parliament of Canada.

Subclause (2) would state:

(2) Any agreement entered into by the parties pursuant to subclause (1) shall impose obligations and grant rights

[Translation]

des amendements de la majorité. Il n'a qu'à invoquer le chapitre Motions du Règlement. Il lui suffirait de dire, j'imagine: pour permettre au Comité d'étudier les amendements de la majorité et ceux des autres partis, je modifie la Recommandation royale.

Le président: Monsieur Benjamin, j'ai demandé à mon greffier de vérifier la procédure pendant que M. Neil et vous-même discutiez de cette question. Elle me dit que je vous ai cité la bonne procédure. Je vérifierai à nouveau; dans l'interval, passons au bill.

M. Benjamin: Une fois de plus, le Comité est rendu impuissant.

Le président: J'ai un préavis de motion de M. Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, je crois que l'article 33 a été adopté?

Le président: Adopté tel que modifié. Tout l'article.

M. Bockstael: Les articles 33.(4) et 33.(5) n'avaient pas encore été abordés lorsque nous sommes partis déjeuner. Vous venez de demander le vote sur l'article 33.(3).

Le président: D'accord; je vais vérifier le procès-verbal. Je me trompe peut-être, c'est déjà arrivé une fois. Je croyais que l'article était adopté tel que modifié. L'article 33, modifié, a été adopté.

M. Bockstael: D'accord, c'est moi qui me trompais.

Le président: Très bien, monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Merci, monsieur le président. J'ai une motion à déposer.

Je propose d'ajouter un nouvel article 34 immédiatement après la ligne 8 et de renuméroter tous les articles suivants. L'article 34 serait intitulé «Entente avec les compagnies de chemin de fer autres que les compagnies de chemin de fer sous la juridiction du Parlement»:

34.(1) Le ministre peut, au nom de Sa Majesté, conclure des ententes avec les compagnies de chemin de fer, autres que les compagnies de chemin de fer définies à l'article 2, lorsqu'il détermine que ces compagnies de chemin de fer transportent du grain à partir de toute station sur leurs lignes de chemin de fer à l'ouest de Thunder Bay ou entre Armstrong et Thunder Bay, Armstrong, Churchill ou un port d'exportation en Colombie-Britannique.

Monsieur le président, l'article 2 définit une compagnie de chemin de fer aux termes des articles d'interprétation. Je vous en rappelle les termes: «compagnies de chemin de fer» La compagnie des Chemins de fer nationaux du Canada, le Canadien Pacifique Limitée et toute autre compagnie de chemin de fer de régime fédéral désignée par règlement du gouverneur en conseil.

Le paragraphe (2) préciserait:

(2) Toute entente signée par les parties conformément au paragraphe (1) impose des obligations et confère des

[Texte]

which are in no substantive way any different from the obligations and rights contained in this act and, without limiting the generality of the foregoing, such agreements shall:

(a) Not result in any enlargement of the Crow benefit as defined in Section 34.(1);

(b) Impose on the railway company a requirement that it be subject to the same obligations which are imposed by this act on railway companies as defined in subsection (2);

(c) Be subject to revision whenever any review of costing or other issues is performed pursuant to any provision of this act;

(d) Be subject to any regulations made pursuant to Clause 6.

I think you can see, Mr. Chairman, and other members I am sure will see, that this is an amendment that is proposed that would facilitate the possibility of a contractual arrangement with BCR. You will recall that we tried to move an amendment to the definition of railway company which would have served to include the BCR, but this one really provides some discretionary latitude for the minister to enter into an agreement. Such an agreement would be consistent with the responsibilities and obligations that are imposed upon both CN and CP. So we are here really asking in essence that the producers up in the northern part of British Columbia have access to the same kind of treatment as other producers in the Canadian Wheat Board area.

Mr. Chairman, it would be within the context of the existing Crow benefit and so it would not change the intent of the bill, nor would it alter the Royal Recommendations, so I think it would be in order in that regard.

Mr. Chairman, we have discussed this issue before. I know there are representatives from the Alberta Wheat Pool who have been following the proceedings. They are keenly interested in having some accommodation to BCR. Mr. Chairman, I would like to place on record for the benefit of committee members, if I may have the indulgence of the committee members, some points that have been raised by the Alberta Wheat Pool in respect of the service to the producers in the northeastern part of British Columbia.

• 1605

First of all, Mr. Chairman, the Alberta Wheat Pool has congratulated the standing committee on the fact that in the process of examining this particular bill we are paying particular attention to the transportation needs of the producer in the northeastern part of British Columbia. They remind us that it is important to review the prospective situation from the standpoint of the fact that there are some 1,250 grain farmers who live in the Peace River block of British Columbia. The submission points out that farmers who operate grain farms around the delivery points of Buick, Fort St. John and Groundbirch in the past no doubt have been influenced by the presence of the BCR and its ability to collect grain destined for Vancouver.

[Traduction]

droits qui ne sont pas notablement différents des obligations et des droits conférés par cette loi et, sans porter atteinte au caractère général de ce qui précède, ces ententes:

(a) N'ont pas pour effet d'augmenter la subvention du Nid-de-Corbeau définie à l'article 34.(1);

(b) Imposent aux compagnies de chemin de fer des obligations identiques à celles qui sont imposées par cette loi aux compagnies de chemin de fer définies au paragraphe (2);

(c) Sont passibles de révision chaque fois qu'on procède à une révision des coûts et autres questions conformément aux dispositions de cette loi;

(d) Sont assujetties à toute réglementation adoptée en vertu de l'article 6.

Monsieur le président, tout comme les autres membres de ce Comité, vous constatez que cet amendement aurait pour effet de faciliter la signature de contrats avec BCR. Vous vous en souvenez, nous avons essayé de faire modifier la définition d'une compagnie de chemin de fer pour qu'elle englobe BCR, mais cette fois-ci, nous voulons donner au ministre la possibilité de conclure un accord s'il le juge bon. Ce genre d'entente serait compatible avec les responsabilités et les obligations qui sont imposées au CN et au CP. Autrement dit, nous voulons que les producteurs du nord de la Colombie-Britannique aient les mêmes facilités que les autres producteurs de la région de la Commission canadienne du blé.

Monsieur le président, cela resterait dans le cadre de la subvention actuelle du Nid-de-Corbeau et par conséquent, cela ne porterait pas atteinte à l'esprit du bill; cela ne modifierait pas non plus la Recommandation royale et dans ce sens, cela doit donc être recevable.

Monsieur le président, nous avons déjà discuté de cette question. Je sais qu'il y a des gens du *Wheat Pool Alberta* qui ont suivi nos délibérations et qui s'intéressent vivement à la possibilité d'une participation de BCR. Monsieur le président, dans l'intérêt des membres du Comité, s'ils veulent bien me le permettre, j'aimerais verser au dossier certains points qui ont été soulevés par le Pool du blé de l'Alberta concernant le service aux producteurs dans le nord-est de la Colombie-Britannique.

En premier lieu, monsieur le président, le Pool du blé de l'Alberta a félicité le Comité permanent pour l'attention particulière que nous apportons aux besoins de transport du producteur du nord-est de la Colombie-Britannique, au cours de notre étude du projet de loi. Ils nous rappellent qu'il est important de revoir la situation future vu le fait qu'il y a quelque 1,250 agriculteurs de grain qui demeurent dans la région de Peace River en Colombie-Britannique. La soumission souligne que les articuleurs qui cultivent le grain dans les environs des points de livraison de Buick, Fort St. John et Groundbirch ont, sans doute, été influencés dans le passé par la présence du BCR et par sa capacité de recueillir le grain à destination de Vancouver.

[Text]

The provincial status of the railway has imposed a number of limitations at various times on the BCR and, since it is not one of Canada's national railroads, it was not seriously considered during the Gilson hearings although, on May 11, 1982, in a presentation to Dr. Gilson, the Alberta Wheat Pool requested that consideration be given to the following points:

1. that uniform non-punitive working agreements for grain movement between the CNR and the BCR, as well as between CPR and BCR, be implemented;
2. that they propose the elimination of inter-switching charges between CN and BCR and CP and BCR, and between CN and CP on grain destined for processing in western Canada.

The submission points out that we should be aware of the ongoing development of the BCR costing more than \$2 billion to permit that railroad to become a major coal-hauling unit terminating in Vancouver.

The Tumbler Ridge and associated developments are expected to have two important ongoing results—one being that the BCR will persist as an ongoing operating railroad indefinitely; and the second being that grain may have a difficult time maintaining any priority in BCR's plan as coal becomes an effective revenue source.

Clearly, the party likely to be hurt through this combination of happy and threatening developments will be the farmers who depend on the BCR to deliver export grain. This includes those who are delivering to Buick, which is 7,909 tonnes, which is a 5-year average; to Fort St. John, 151,000 tonnes; I guess that is a 5-year average as well; to Groundbirch, 3,323 tonnes; and Taylor, about 8,000 tonnes. Dawson Creek is served by the CN—formerly the Northern Alberta Railway—and also by BCR.

Operating grain elevators at Dawson Creek are located on BCR tracks Alberta Wheat Pool and Cargill at the present time. Presumably these same limitations do not apply to farmers surrounding Dawson Creek as for other stations listed. The branch from Chetwynd to Dawson Creek is grain dependent.

The Alberta Wheat Pool has asked the standing committee to consider the northern British Columbia situation specifically in view of the railway's peculiar position in western Canadian grain transportation. The BCR terminates at Vancouver and intersects the CN line to Prince Rupert at Prince George. Its road-bed and rail quality, when current improvements are in place, presumably will permit BCR to transport fully-loaded hopper cars throughout its length.

Additional arable land awaits development, according to recent studies. A serious service commitment at competitive rates is essential in order that this valuable agricultural area may reach its full potential.

• 1610

I think, Mr. Chairman, that while I have addressed this issue in general terms, the Alberta Wheat Pool has addressed it in some specific terms. I know there have been discussions,

[Translation]

Les statuts provinciaux sur les chemins de fer ont imposé des restrictions en diverses occasions au BCR et, n'était pas un des chemins de fer nationaux du Canada, il n'a pas été considéré sérieusement durant les audiences Gilson quoique le 11 mai 1982, dans un exposé au Dr Gilson, le Pool du blé de l'Alberta a demandé que l'on examine les points suivants:

1. que des conventions de travail uniformes et non-répressives pour le mouvement du grain entre le CNR et le BCR aussi bien que entre le CPR et le BCR soient mises en vigueur;
2. qu'ils proposent l'élimination des frais d'aiguillage entre le CN et le BCR et le CP et le BCR, et entre le CN et le CP pour le grain qui doit être transformé dans l'ouest du Canada.

La soumission souligne que nous devrions être au courant de l'expansion en cours, du BCR, coûtant plus de deux milliards de dollars, qui permettra à ce chemin de fer de devenir un organisme important pour le transport du charbon jusqu'à Vancouver.

On s'attend à ce que le Tumbler Ridge et des développements associés aient deux résultats continus importants... l'un étant que le BCR va demeurer un chemin de fer d'exploitation indéfiniment; et l'autre, que le grain pourrait avoir de la difficulté à garder sa priorité dans les plans de BCR car le charbon devient une source de revenus efficace.

Il est clair que les personnes les plus susceptibles d'être atteintes par ce mélange de développements heureux et menaçants seront les agriculteurs qui dépendent du BCR pour exporter leur grain. Sont compris ceux qui livrent à Buick, 7,909 tonnes qui est une moyenne de 5 ans; à Fort St. John, 151,000 tonnes qui est aussi, je crois, une moyenne de 5 ans; à Groundbirch, 3,323 tonnes; et Taylor environ 8,000 tonnes. Dawson Creek est desservi par le CN... autrefois le *Northern Alberta Railway*... et aussi par BCR.

Les élévateurs d'exploitation du grain à Dawson Creek sont actuellement situés sur les rails du BCR, le Pool de blé de l'Alberta et Cargill. Les mêmes restrictions ne s'appliquent probablement pas aux agriculteurs des environs de Dawson Creek que pour les autres gares énumérées. L'embranchement entre Chetwynd et Dawson Creek est dépendant du grain.

Le Pool du blé de l'Alberta a demandé au Comité permanent d'étudier la situation du nord de la Colombie-Britannique d'une façon spéciale, vu sa position particulière dans le transport du grain de l'Ouest canadien. Le BCR a son terminus à Vancouver et s'intersecte à la ligne du CN vers Prince Rupert à Prince George. La qualité de ses plates-formes et de ses voies, quand les réparations d'usage ont été faites, permettront probablement à BCR de transporter des wagons-trémies entièrement chargés tout le long de ses rails.

D'après des études récentes, des terres arables additionnelles n'attendent qu'à être cultivées. Une obligation sérieuse de service à des taux compétitifs est essentielle pour que cette région agricole précieuse donne sa pleine mesure.

J'ai, monsieur le président, traité de cette question en termes généraux, mais je crois que la *Alberta Wheat Pool* (Syndicat du blé de l'Alberta) est entrée davantage dans les détails. Je

[Texte]

ongoing discussions, between officials of Transport Canada, the Grain Transport Co-ordinator, and all those involved in the grain handling transportation system with respect to BCR.

I am not suggesting that the fault lies on either side but I believe it would be important, while we are considering this major piece of legislation, to facilitate the movement of grain in western Canada and to establish a grain handling system that would serve not only the needs of this decade but future decades; that we should at least allow the provision for the kind of negotiations and, hopefully, contractual arrangements to take place. It is with that in mind, Mr. Chairman, that I have advanced this amendment. I hope it will be found in order and I hope my colleagues and friends on the committee will see fit to support it.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin. With regard to your last comment . . .

Mr. Mazankowski: Let me call for a question of privilege, Mr. Hatfield. You called me Mr. Benjamin.

The Chairman: I apologize.

Mr. Benjamin: I have been called Mr. Mazankowski several times. I did not object.

Mr. Mazankowski: That is quite different.

The Chairman: Mr. Mazankowski, if you recall when we were dealing with Clause 2, the definition of railways, I believe it was you who moved an amendment that the last lines in the amendment, referring to a railway that is subject to the jurisdiction of the Parliament of Canada, be deleted.

Mr. Mazankowski: That is correct, sir.

The Chairman: The question was raised at that time whether it was in order or not because you explained, I believe, that you were doing that so that BCR could be included. That is why the question was raised whether or not it was in order. While I had some reservations about it then, I ruled it in order. I would use the same arguments, I guess, in making a ruling on this one because while I still have some reservations about it, I am not certain, but you have hedged it with (a) and (c) in subclause (2) so that we are not exceeding the Royal recommendation, and therefore I would rule it is in order for discussion in this committee.

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I welcome this amendment by Mr. Mazankowski. I appreciate they have put a lot of thought and effort into it because I think members of the committee from all sides are frantically trying to find a way under which British Columbia Rail can participate in this

[Traduction]

sais qu'il y a eu des concertations, qui d'ailleurs se poursuivent, entre les représentants de Transport Canada, le coordonnateur du transport du grain et tous ceux qui s'occupent du système de manutention et transport du grain au sein de la BCR (British Columbia Railway).

Je ne désire nullement jeter le blâme sur l'une ou l'autre des parties, mais je crois qu'il importerait, dans l'étude de cet important texte de loi, si nous voulons faciliter le déplacement du grain dans l'Ouest canadien de même qu'établir un système de manutention du grain propre à combler non seulement les besoins de cette décennie mais également des décennies futures, qu'il importerait, dis-je, que nous prévoyions au moins des dispositions propres à assurer le genre de négociations souhaitables et, je l'espère, la prise d'arrangements contractuels. C'est dans cet esprit, monsieur le président, que j'ai proposé cet amendement. J'espère que vous le jugerez approprié et j'ose croire aussi que mes collègues et amis au sein du Comité jugeront bon de l'appuyer.

Le président: Merci, monsieur Benjamin. En ce qui a trait à votre dernière observation . . .

M. Mazankowski: Puis-je attirer votre attention sur une question de privilège, monsieur Hatfield. Vous m'avez appelé M. Benjamin.

Le président: Je m'en excuse.

M. Benjamin: On m'a appelé M. Mazankowski plusieurs fois et je n'ai pas protesté.

M. Mazankowski: C'est tout à fait différent.

Le président: Monsieur Mazankowski, vous vous rappelez sans doute que lorsque nous traitons de l'article 2, la définition des chemins de fer, vous avez je crois, proposé la modification des dernières lignes de l'amendement débattu. Il s'agissait d'un chemin de fer qui relève de la compétence du Parlement du Canada et vous désiriez que ces lignes soient biffées.

M. Mazankowski: C'est juste, monsieur.

Le président: De règle ou non, la question avait alors été soulevée parce que vous avez expliqué, je crois, que vous le faisiez afin que la BCR puisse être incluse. Voilà pourquoi cette question, qu'elle ait été de règle ou non, a été soulevée. Quoique je ne l'aie pas acceptée sans réserve, j'ai décidé alors que cette question était de règle. Je crois que j'apporterais les mêmes arguments vis-à-vis d'une décision sur la présente question, c'est-à-dire que quoique je ne l'accepte pas sans réserve, je reconnais que vous avez prévu une contrepartie sous forme des sous-alinéas a) et c) de l'alinéa 2, de telle sorte que nous n'outrepassons pas nos attributions. Je décréterai donc qu'il est de règle de discuter de cette question au sein du Comité.

M. Mazankowski: Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'accueille avec plaisir cet amendement de M. Mazankowski. Je tiens compte du fait qu'on y a consacré beaucoup de réflexion et d'efforts, car je crois que les membres de tous les partis au sein du Comité tentent désespérément de trouver un moyen grâce auquel la

[Text]

legislation without derogating from its autonomy as a provincial railway and its jurisdiction as a provincial railway. We are frantically trying to find a way in which they can be eligible to participate in so-called benefits and payments under this legislation. I think Mr. Mazankowski is right on in his new Clause 34.(1), (2) and 2(a). Mr. Chairman, we have been dealing and thinking about this the same as my colleagues have, even to the extent of looking at Clause 55 as another method. I will have an amendment whenever we arrive at Clause 55. In the meantime, in order for B.C. Rail to be willing to be party to this amendment, I would like to ask Mr. Mazankowski—he may have had some consultations—whether they will be prepared to accept and participate in the provisions of his (2)(b)(c) and (d) because, as I understand it, B.C. Rail will not hold still for having imposed upon them regulations that apply to CN and CP. I am only trying to be helpful. I want to assure Mr. Mazankowski that the intent of his amendment may not be helpful in terms of the position that B.C. Rail and the Government of British Columbia find themselves in.

• 1615

I would like Mr. Mazankowski to look at his (b), (c) and (d) in the sense that B.C. Rail is involved as if—as if—they were like CN and CP, and that they would then accept payments based on the same criteria applied to CN and CP, but only “as if” they were classified as a national railway.

I do not think they can accept being subjected to regulations or the imposition on them as a railway company, the same as applied to CN and CP. They will not accept that.

I wonder if there is not an “as if” wording that could be in there, because in our own internal operations on this, we realize that even in amending Clause 55 later on in the bill, the “as if” will have to be there, or there is no way the Government of British Columbia or B.C. Rail would accept their inclusion in whatever benefits would be available to them.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, may I respond?

The Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Benjamin, the intent of the amendment is not to impose an agreement upon the railroad. It really sets up the process for the minister and BCR to enter into negotiations to arrive at an agreement and, subsequently, a contract.

I know there is hesitation about the BCR complying with the regulations imposed upon CN and CP. But I think, if you recall at the hearing in Vancouver, that very specific question was raised with an official of BCR. I think it was Mr. McKnight who asked him if he would be prepared to accept the same... he said, if you want the benefits under this bill,

[Translation]

British Columbia Rail peut devenir participante à l'intérieur de ce texte de loi sans pour autant déroger à son autonomie et à sa compétence à titre de chemin de fer provincial. Nous nous acharnons à trouver un moyen en vertu duquel cette société peut être admissible à la participation à ce qu'on est convenu d'appeler les prestations et paiements aux termes de cette législation. Je crois que M. Mazankowski a touché juste en proposant le nouvel article 34.(1), (2) et 2a). Monsieur le président, tout comme mes collègues nous avons réfléchi à cette question et nous en sommes même venus à envisager l'article 55 en tant que solution de rechange. Je proposerai un amendement lorsque nous en serons à l'article 55. Dans l'intervalle, afin que la *BC Rail* consente à devenir partie à cet amendement, je désirerais demander à M. Mazankowski, peut-être a-t-il déjà eu des concertations, si cette société est prête à accepter les dispositions prévues dans son (2)b), c) et d) et à y apporter son concours, car, selon mes renseignements, la *BC Rail* n'acceptera pas volontiers qu'on lui impose la réglementation applicable au CN et au CP. Je veux simplement vous aider. Je désire assurer à M. Mazankowski que l'intention prévue dans son amendement pourrait ne pas être de nature à aider, eu égard à la position dans laquelle se trouve la *8C Rail* et le gouvernement de la Colombie-Britannique.

Je désirerais que M. Mazankowski envisage ses sous-alinéas b), c) et d) dans un sens particulier, à savoir que la *8C Rail* participe comme si... comme si... elle était semblable au CN et au CP et accepte ensuite des paiements selon les mêmes critères que ceux qui sont appliqués auxdits CN et CP, mais uniquement «comme si» cette société était rangée dans la catégorie des chemins de fer nationaux.

Je ne crois pas qu'à titre de société ferroviaire la BCR puisse accepter d'être assujettie à la même réglementation que le CN et le CP. La BCR n'acceptera pas ce genre de choses.

Je me demande si nous ne pourrions insérer l'expression «comme si» dans le texte, car nous nous sommes rendu compte, dans le cours de notre travail interne, que, même si l'article 55 du projet de loi était plus tard amendé, l'expression «comme si» devra s'y trouver, sinon ni le gouvernement de la Colombie-Britannique ni la *BC Rail* n'accepteraient d'être inclus dans les avantages, qui leur seraient offerts, quels qu'ils soient.

M. Mazankowski: Puis-je répondre, monsieur le président?

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur Benjamin, l'intention, dans cet amendement, n'est pas d'imposer un accord aux chemins de fer. Il s'agit véritablement d'établir le processus en vertu duquel le ministre et la BCR peuvent entamer des négociations afin d'en arriver à une entente et subséquemment à la signature d'un contrat.

Je n'ignore pas que l'on éprouve une certaine appréhension concernant la volonté de la BCR de se conformer à la réglementation imposée au CN et au CP. Mais vous vous rappellerez sans doute que, lors de la séance de Vancouver, cette question particulière a été posée à un représentant de la BCR. C'est M. McKnight, je crois, qui lui a demandé s'il était

[Texte]

would you be prepared to accept the corresponding responsibilities and obligations? Then there was some consultation, and an immediate response, yes. Then it was couched in terms of, yes, we would consider it. So I think there is an avenue there which could be proceeded with.

But because this is a bill which, if it ever gets through the House, will be in place for a number of years, I think it is important to pave the way and lay the groundwork for this kind of negotiating to take place; that is, with a view, hopefully, of arriving at an agreement. I say that because, once again, it is all done not only in the interests of BCR, but in the interests of the producers who are going to be discriminated against if they do not have the opportunity to be treated equally with other producers in the Canadian Wheat Board area.

So I think it is not something that compels the minister or the BCR. It is strictly permissive. But by and large it lays out the framework for the discussion and the negotiation to take place. It is really that, if BCR wants the benefits under the provisions of this bill, they are going to have to obviously accept some of the obligations. Perhaps it may be a deviation from the obligations and the rules and regulations that were imposed upon CN and CP. But that is all subject to discussion and negotiation.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, could I ask our counsel and maybe Mr. Lefebvre and Mr. Kroeger a question? I think they will appreciate that all sides are trying to find some way in which BCR participates for the benefit of the grain producers in the Peace River block of northeastern British Columbia. But it is not only for their benefit; it is also the benefit of grain producers in Alberta and western Saskatchewan for grain that may from time to time have to move over a BCR line instead of the CN to Prince Rupert, for example.

• 1620

May I ask, Mr. Thompson: Would you consider that this amendment would in no way—and I hope your answer is yes—imply that B.C. Rail is then under the jurisdiction of the Parliament of Canada? Would you be satisfied that B.C. Rail and the Government of British Columbia could accept this without losing any of their autonomy as an operational works, as a provincially-owned railroad?

Mr. K. Thompson: Mr. Chairman, I am satisfied that because we are dealing here with an agreement, B.C. Rail can enter into this agreement or it can refuse to, and the minister can enter into an agreement or he can refuse to. All this amendment does is provide a vehicle by which such an agreement may be arrived at.

[Traduction]

disposé à accepter cette condition. Si vous voulez, a dit M. McKnight, jouir des avantages aux termes de ce projet de loi, seriez-vous disposé à accepter les responsabilités et obligations en découlant? Alors, on s'est consulté quelque peu et on a répondu immédiatement par un oui. Ensuite, la réponse a été consignée en ces termes: oui, nous envisagerions de le faire. Je crois donc qu'une voie a été laissée ouverte et que nous pourrions nous y engager.

Mais comme il s'agit d'un projet de loi qui, s'il est approuvé par la Chambre, demeurera en vigueur pendant nombre d'années, je crois qu'il importe de préparer la voie permettant la mise en oeuvre de ce genre de négociations et cela dans le but, je l'espère, d'en arriver à une entente. Si je dis cela, c'est que, de nouveau, nous prenons toutes ces dispositions non pas dans le seul intérêt de la BCR, mais aussi dans celui des producteurs qui feront l'objet d'une discrimination s'il ne leur est pas fourni l'occasion de recevoir le même traitement que les autres producteurs dans le secteur de la Commission canadienne du blé.

Je crois donc qu'il ne s'agit pas de quelque chose qui oblige le ministre ou la BCR. C'est strictement facultatif. En gros, le projet de loi établit une structure permettant l'intervention de discussions et de négociations. C'est vraiment de cela qu'il s'agit, car, si la BCR désire profiter des avantages prévus dans ce projet de loi, il lui faudra évidemment accepter certaines des obligations en découlant. Il se peut que, dans ce cas, il y ait une certaine dérogation aux obligations et à la réglementation qui ont été imposées au CN et au CP. Mais tout cela devra faire l'objet de discussions et de négociations.

M. Benjamin: Monsieur le président, puis-je poser une question à votre conseiller et peut-être aussi à M. Lefebvre et M. Kroeger? Ils tiennent, je crois, compte du fait que tous les intervenants s'efforcent de trouver un moyen d'assurer la participation de la BCR afin d'en faire profiter les céréaliers habitant le secteur de la Rivière de la Paix dans le nord-est de la Colombie-Britannique. Mais ce n'est pas seulement dans leur intérêt. C'est également dans l'intérêt des producteurs de céréales de l'Alberta et de l'ouest de la Saskatchewan que le grain à destination de Prince Rupert, par exemple, puisse être transporté de temps à autre par B.C. Rail plutôt que par le CN.

Puis-je vous poser une question, monsieur Thompson? Estimez-vous que cet amendement—et j'espère que vous répondrez par l'affirmative—ne soumettra pas B.C. Rail, d'une façon ou d'une autre, à la juridiction du Parlement du Canada? Seriez-vous persuadé que B.C. Rail et le gouvernement de la Colombie-Britannique pourraient accepter ce changement sans réduire leur autonomie dans l'exploitation d'un chemin de fer qui appartient à la province?

M. K. Thompson: Monsieur le président, le fait dont je suis persuadé est que nous discutons un projet d'accord que B.C. Rail peut accepter ou refuser de conclure et que le ministre peut signer ou ne pas signer. Le présent amendement ne constitue qu'un moyen grâce auquel un tel accord peut être conclu.

[Text]

I think it is pretty clear from the present bill that no deal can be made with BCR under the terms of the present bill because of the jurisdictional question. I think all this does is provide a vehicle. It also sets down some basic requirements that will have to be reflected in the agreement. It would not be workable or fair to have an arrangement with B.C. Rail, for example, that did not impose on them the same obligations as are imposed on CN and CP.

When it says here "imposed on the railway company a requirement that it be subject to the same obligations", this is couched in rather general language. I think this would be all subject to negotiation with the minister. If the minister were satisfied, for example, that the proposed agreement contained terms that, having regard to the special circumstances of BCR's position, were essentially the same as those in the act, I think that would be acceptable. In other words, I do not think the actual provisions of the act have to be slavishly repeated here. But certainly if the government had a contract with BCR, I would expect that BCR, under some arrangement of confidentiality or otherwise, would have to share, on a railway-to-government basis, certain information regarding their costs, as CN and CP would have to.

I think if they were provided with protection they might be amenable to this suggestion. But this amendment does not place any obligation on B.C. Rail to do anything. It is just a means by which an agreement can be explored between that railway company and the Minister of Transport.

Mr. Benjamin: Do you see in this amendment, other than a vehicle, that there is no way, even if an agreement were reached, B.C. Rail and the Government of British Columbia would be satisfied, would not have to have any fears that the jurisdictional problem would not be jeopardized? Do you see this as an amendment that even if an agreement is entered into, is not any kind of a precedent that would jeopardize the jurisdictional question about B.C. Rail?

Mr. K. Thompson: Of course that is a question B.C. Rail and the B.C. government would have to answer for themselves. But the whole concept here is to reach an understanding by way of agreement, as opposed to by way of statute. B.C. Rail would not be subject to this bill. They would be subject to terms and conditions similar to or the same as in the bill, but arrived at through negotiation on the basis of a contract. It would be my feeling that of course such a contract would have a termination date, I suppose, and it would have conditions within it that would permit the major parties to terminate the agreement on notice or whatever. I do not think any of this would lead to the creation of any constitutional power, if you like, by the federal government over B.C. Rail.

[Translation]

Je pense que dans sa version actuelle le projet de loi ne permet pas de conclure un marché avec B.C. Rail, eu égard à la question de juridiction. A mon avis, cet amendement ne constitue qu'un moyen d'exécution et qu'il précise un certain nombre d'exigences devant être prévues dans l'accord. Il ne serait pas possible ou équitable de conclure avec B.C. Rail, par exemple, un accord qui n'impose pas à cette compagnie les mêmes obligations imposées à CN et à CP.

La phrase «impose sur la compagnie de chemins de fer une exigence surbordonnée aux mêmes obligations» est formulée en des termes plutôt généraux. Je pense que tous ces détails devraient être négociés avec le ministre. Si le ministre est persuadé, par exemple, que l'accord proposé contient des conditions qui, eu égard aux circonstances particulières de B.C. Rail, sont essentiellement les mêmes que les conditions stipulées par la loi, ce serait une objection acceptable. Autrement dit, je ne pense pas que les dispositions actuelles de la loi doivent être servilement répétées ici. Toutefois, si le gouvernement passait un accord avec B.C. Rail, je m'attendrais à ce que B.C. Rail, sous réserve de certaines règles ou autres concernant les données confidentielles et dans le cadre des relations entre les chemins de fer et le gouvernement, communiqué, comme le feraient le CN et le CP, certains renseignements concernant ses dépenses.

Je pense que s'ils bénéficiaient de la protection nécessaire, ils seraient convaincus du bien-fondé de cette proposition. Toutefois, cet amendement n'impose aucune obligation à CP Rail. Ce n'est que le moyen qui permet de négocier un accord entre cette compagnie de chemins de fer et le ministre des Transports.

M. Benjamin: Voyez-vous dans le présent amendement autre chose qu'un simple moyen? Estimez-vous qu'en conséquence de son adoption, même si un accord était passé, B.C. Rail et le gouvernement de la Colombie-Britannique seraient convaincus, en connaissance de cause et sans aucune crainte, que la juridiction ne risque pas d'être compromise? Estimez-vous que le présent amendement, même si un accord était conclu, n'entraînera aucun précédent susceptible de mettre en doute la juridiction relative à B.C. Rail?

M. K. Thompson: C'est une question à laquelle B.C. Rail et le gouvernement de la Colombie-Britannique devraient répondre. L'objectif fondamental est d'arriver à une entente par le biais d'un accord plutôt que par l'intermédiaire d'un statut. B.C. Rail ne sera pas tenue d'exécuter les dispositions du présent projet de loi mais de respecter les conditions analogues ou identiques à celles qui sont stipulées par le projet de loi, conditions négociées et établies dans le cadre d'un contrat. J'ai l'impression que ce contrat aura un terme, une date de résiliation et qu'il comportera une clause permettant aux principes signataires d'en demander la résiliation moyennant un préavis ou autre. Je ne pense pas que quoi que ce soit mènerait à la création d'un pouvoir constitutionnel, si vous voulez, par le gouvernement fédéral au sujet de la compagnie de chemin de fer de la Colombie-Britannique.

[Texte]

Mr. Flis: Thank you, Mr. Chairman. After hearing Mr. Thompson's explanation, when he says there is no way under this bill that BCR could come under its jurisdiction and that BCR would not be subject to the regulations in this bill, I am surprised that you ruled it in order. I will not challenge your ruling, Mr. Chairman, you did rule that it was in order so I will be discussing it from that vantage point.

The Chairman: I do not think, Mr. Flis, that is precisely what Mr. Thompson said.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, on a point of order, I think that is an unfair reflection upon the Chair, and I would hope that Mr. Flis might reconsider his remarks—perhaps withdraw them.

Mr. Benjamin: Start over again, Jesse.

Mr. Flis: Mr. Chairman, at Mr. Mazankowski's request I withdraw, and it was not a reflection . . .

The Chairman: Now I am not sure whether I should thank you or Mr. Mazankowski.

Mr. Flis: —but, Mr. Chairman, I think after a very initial debate we see all sorts of questions that this amendment raises. And we would like to keep the doors open to this proposal, because it does not tie the minister's hands, it does not really compel the BCR, at this point, to do anything. The minister, when he appeared before the committee and when we were talking about the Peace River farmers and the BCR, said he would be willing to look at some proposal which this committee made.

Well, the opposition has come up with a proposal, but I think it is a proposal with such far-reaching implications that I would like to give the minister the opportunity to discuss this proposal with Cabinet. Maybe I could appeal to the mover of the motion to bring it in at report stage. You have given us fair notice here. We will all have time to study it in detail. It will give the minister time to discuss it with his Cabinet colleagues and, who knows, after this kind of process at report stage, it might sail through without any difficulty.

But we would have to vote against it on that ground, recalling what the minister said before this committee, to give him an opportunity to study it with his Cabinet colleagues. But I think the report stage would be maybe the proper stage to bring this in.

The Chairman: Mr. Reid.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): I want to congratulate the Progressive Conservative Party on this amendment. I think it is excellent. I support this amendment. I think it solves the problem of a regional irritant. I do not think we would want, as a Parliament, to create any more regional irritants than we already have, and it provides an opportunity for BCR to enter into negotiations with the Government of Canada to receive compensation which, in my judgment, is just and right for

[Traduction]

M. Flis: Merci, monsieur le président. Après avoir entendu l'explication de M. Thompson disant que selon le projet de loi, la compagnie de chemin de fer de la Colombie-Britannique ne tomberait pas sous la juridiction et qu'elle ne serait pas soumise à ses dispositions, je suis surpris que vous l'ayez considérée dans les règles. Je ne contesterai pas votre décision, monsieur le président. Vous l'avez considérée dans les règles, donc j'en parlerai de ce point de vue.

Le président: Monsieur Flis, je ne pense pas que c'est ce qu'a dit vraiment M. Thompson.

M. Mazankowski: Monsieur le président, sur une question de règle, je pense que les remarques de M. Flis sont injustes, et j'espère qu'il va les modifier, peut-être les retirer.

M. Benjamin: Recommencez, Jesse.

M. Flis: Monsieur le président, à la demande de M. Mazankowski, je retire mes remarques, et elles ne vous étaient pas adressées . . .

Le président: Je me demande maintenant si je dois vous remercier ou remercier M. Mazankowski.

M. Flis: . . . mais, monsieur le président, je pense qu'après un débat initial, nous voyons toutes les questions que cet amendement soulève. Nous aimerions écouter tout ce qu'il y a à dire sur cette proposition, car elle ne lie pas les mains du ministre, elle n'oblige pas réellement la compagnie de chemin de fer de la Colombie-Britannique à faire quoi que ce soit pour le moment. Lorsque le ministre s'est présenté devant le Comité, et lorsque nous avons discuté des cultivateurs de Peace River et de la compagnie de chemin de fer de la Colombie-Britannique, il a déclaré qu'il était disposé à examiner certaines propositions faites par le Comité.

Eh bien, l'opposition a fait une proposition. Je pense pourtant que c'est une proposition comportant des conséquences d'une portée incalculable que j'aimerais que le ministre ait l'occasion d'en discuter avec les membres du Cabinet. Peut-être pourrais-je demander à l'auteur de la proposition de la placer au stade de rapport. Vous nous avez donné un préavis équitable. Nous aurons le temps de l'étudier en détail. Le ministre aura le temps d'en discuter avec ses collègues du cabinet et, qui sait, après ce processus, elle pourrait être adoptée sans difficulté.

Mais nous devons voter contre pour cette raison en rappelant ce que le ministre a dit devant le Comité, pour lui permettre de l'étudier avec les membres du Cabinet. Je pense toutefois, que l'étape du rapport pourrait peut-être être le moyen convenable de l'introduire.

Le président: Monsieur Reid.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Je désire féliciter le parti progressiste conservateur pour son amendement. Je pense qu'il est excellent. Je l'appuie. Je pense qu'il résout le problème d'une irritation au niveau régional. Je ne pense pas que, en tant que Parlement, nous voudrions en créer plus qu'il n'y en a, et la compagnie de chemin de fer de la Colombie-Britannique aurait l'occasion de négocier une indemnisation avec le gouvernement du Canada, indemnisation qui, à mon avis, est

[Text]

them to receive for their carrying of grain. I feel that whether or not the government can get its act together and agree to this or not is another question.

I heard what the parliamentary secretary said about perhaps waiting until report stage. I have two other suggestions I would like to make to the parliamentary secretary and to the committee. The first is that we should leave this clause open until we have an opportunity to hear from the government to find out whether or not they will buy this motion.

The second, and my favourite proposition I should say, is that we not forget to explore the proposition which I advanced before, which is to see if we can find an accommodation to pay the producer in the British Columbia side of the Peace River area as an experiment or laboratory to see whether or not there are any deleterious effects that would take place on the overall farming scene after a three or four year period. They could then be reviewed by the review commission that we are going to set up in one way or the other.

Those are the two concerns I have. I do not want to see us close the door on either of those propositions at this point in time.

• 1630

I do believe there is a way to handle the situation. Because there is the possibility of examining it further, I think the problem we face with the report stage is that it is a very inflexible process. Perhaps this is one of those items where we might carry on without taking a vote on the clause, leaving it open for some internal consultations among parties to see if we can find some accommodation that would be sensible. I am of the view that this is one of those areas that the committee cannot ignore because I do not believe that we should go about creating any more regional irritants than we already have. I think the amendment by the conservatives is a very good attempt to solve that problem. It takes into account all the restrictions and all the requirements of the bill. I would be prepared to accept it if I could not get my own accepted.

The Chairman: I may be subject to correction, but the only mechanism I would know for leaving it open at this point in the bill would be for the mover to withdraw it, with unanimous consent, but also with the unanimous consent of the committee that we could go back to that point in the bill at a later stage and deal with it then. It would require, first of all, the consent of the mover to withdraw it, and then consent of the entire committee to leave it open to going back.

Mr. Reid (Kenora—Rainey River): I think, Mr. Chairman, the way to be fair to the mover of the motion is that you put the second question first.

The Chairman: Yes, I think you are right, Mr. Reid. Now I have a list of names, and I will follow my list.

Mr. Mazankowski: I wonder, just on a point of order, Mr. Chairman, if it might not be appropriate before making that determination to hear some questions and comments that other members have.

The Chairman: Well, that is what I am going to do.

[Translation]

équitable et juste vu qu'elle transporte du grain. Je pense que, capable ou non de rassembler sa loi et de convenir de le faire, c'est une autre question.

J'ai entendu ce que le secrétaire parlementaire a dit au sujet d'attendre peut-être l'étape du rapport. J'aimerais faire deux autres suggestions au secrétaire parlementaire et au comité. La première est que nous laissions cette clause de côté jusqu'à ce que nous ayons le temps de savoir si le gouvernement accepte ou non la proposition.

La seconde, et ma préférée si j'ose dire, est que nous n'oublions pas d'étudier la proposition que j'ai présentée plus tôt: voir si nous pouvons trouver un moyen d'indemniser le producteur de la région de Peace River du côté de la Colombie-Britannique à titre d'expérience, s'il n'y aurait pas d'effets nuisibles dans l'agriculture en général après une période de trois ou quatre ans. La commission d'examen que nous allons mettre sur pied d'une façon ou d'une autre pourrait alors les examiner.

Ce sont mes deux préoccupations. Je ne veux pas qu'on les délaisse en ce moment.

Je crois qu'il y a moyen de traiter la situation. Parce qu'il est possible de l'examiner plus en détail, je pense que le problème auquel nous faisons face au sujet de l'étape du rapport c'est que c'est un processus très inflexible. Peut-être est-ce une de ces questions que nous pourrions traiter sans mettre la clause au vote, la réservant pour des consultations internes entre les parties, pour voir si nous pourrions trouver un arrangement appréciable. Je suis d'avis que c'est un domaine que le Comité ne peut pas ignorer, car je ne crois pas que nous devrions nous créer plus de situations irritantes que nous en avons déjà. L'amendement proposé par les Conservateurs est un bel effort vers la solution du problème. Il tient compte de toutes les restrictions et de toutes les exigences du projet de loi. Je serais disposé à l'accepter, si le mien ne l'était pas.

Le président: Peut-être va-t-on me corriger, mais le seul moyen que je connaisse pour le réserver dans le projet de loi, serait que l'auteur le retire, avec le consentement unanime, mais aussi avec le consentement unanime du Comité, que nous y revenions plus tard pour en discuter. Tout d'abord, je demanderais à l'auteur s'il consent à le retirer, puis je demanderais aux membres du Comité s'ils consentent à le garder pour une date ultérieure.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Monsieur le président, je pense que, pour être juste envers l'auteur de la motion, il faudrait faire passer la seconde question en premier.

Le président: Oui, je pense que vous avez raison, monsieur Reid. Je vais suivre ma liste de noms.

M. Mazankowski: Monsieur le président, je me demande, juste pour une question de règle, s'il ne serait pas opportun d'entendre les questions et les commentaires d'autres membres avant de passer au vote.

Le président: Bon, c'est ce que je vais faire.

[Texte]

Mr. Mazankowski: I certainly appreciate the remarks of both the Parliamentary Secretary and the hon. member for Kenora—Rainey River. It certainly was advanced in the spirit of attempting to address an irritant, a problem that does exist. Although it does not solve the problem, it certainly lays out the framework for a possible solution, and I think we would be derelict in our duty if we ignored that.

The Chairman: Mr. Mayer.

Mr. Mayer: Thank you, Mr. Chairman. If I might, I would like to ask the parliamentary secretary who mentioned, I think, to quote him correctly, that the amendment has far-reaching effects—well, the whole bill has some far-reaching effects—and I would be interested in knowing what specifically the parliamentary secretary was referring to so that it would give us on this side a better idea of what some of the specific concerns are with the proposal; it would give us a chance to make some of the arguments that may be a problem for the government, and the parliamentary secretary.

Mr. Flis: The whole area of federal provincial jurisdictions. You get into the whole area of whether BCR will accept CTC regulations; whether BCR will open up its books to the same extent that CN and CP Rail—you know there is just a host of potential problems—there may not be . . . but I say potential implications, potential problems which I think need to be looked at. Maybe a few amendments to this amendment might improve the whole situation; or after studying it we might say, great the way it is. I would like to say that I guess I am just buying time to allow the minister to study it in greater detail with his Cabinet colleagues. If he gives us word before report stage that we can proceed ahead with it, I certainly will bring that back to the committee, but failing that, there will be that opportunity at the report stage.

Mr. Mayer: Well, just in comment, Mr. Chairman, the precise reason for drafting the amendment in such a way that it would be a contract arrived at by agreement between the two parties, I think would go a long way if not all the way towards alleviating the concerns the parliamentary secretary has about provincial jurisdictions, federal-provincial jurisdictions, because presumably if two people arrive at a contract on a voluntary basis, that should not be a problem in terms of federal-provincial jurisdiction as long as the province agrees in this one specific instance to go along with the contracting provisions that are laid out in there, and again, I agree with Mr. Mazankowski. Well, Mr. Reid said it. It is a problem we cannot ignore. Mr. Reid has come up with a suggestion that certainly sounds interesting, not only from the standpoint of addressing the particular problem in the Peace River country because of their service by the BCR, but also because it would address another area in terms of the review process by gathering some information on a different method of payment. I think that is an excellent suggestion, which addresses two areas.

[Traduction]

M. Mazankowski: Je comprends les remarques du secrétaire parlementaire et de l'honorable membre de Kenora—Rainy River. C'était certainement dans l'esprit de soulever un *irritant*, un problème qui existe. Même s'il ne résout pas le problème, il donne sûrement un bon aperçu d'une solution possible, et je pense que nous serions négligents de notre devoir si nous l'ignorions.

Le président: Monsieur Mayer.

M. Mayer: Merci, monsieur le président. Si vous me le permettez, j'aimerais demander au secrétaire parlementaire qui a dit, je pense, que l'amendement a des conséquences d'une portée incalculable; tout le projet de loi a des effets d'une portée incalculable, à quoi il se référerait précisément; cela nous permettrait d'avoir une meilleure idée de certaines préoccupations précises découlant de la proposition. Nous pourrions avancer certains arguments susceptibles d'être un problème pour le gouvernement et le secrétaire parlementaire.

M. Flis: Toute la juridiction fédérale-provinciale. Vous demandez si la compagnie de chemins de fer de la Colombie-Britannique acceptera les règlements du CTC; si elle ouvrira ses livres comme les compagnies CN et CP, vous savez qu'il y a une foule de problèmes possibles, il peut ne pas y en avoir, mais je dis des répercussions possibles, des problèmes possibles que nous devons examiner. Peut-être que quelques amendements à cet amendement permettraient d'améliorer la situation; peut-être aussi qu'après étude, on pourrait dire que c'est parfait comme cela. J'aimerais dire que j'essaie de gagner du temps pour permettre au ministre de l'étudier dans les moindres détails avec les membres de son Cabinet. Si, avant l'étape du rapport, il nous dit d'aller de l'avant, j'en ferai certainement part au Comité, dans le cas contraire, nous aurons cette occasion à l'étape du rapport.

M. Mayer: Monsieur le président, la raison précise de l'amendement rédigé de cette façon pour que ce soit un contrat conclu par entente entre les deux parties, irait loin, sinon au bout pour adoucir les préoccupations du secrétaire parlementaire face à la juridiction provinciale, à la juridiction fédérale-provinciale, parce que peut-être que si deux personnes concluent un contrat volontairement, ce ne devrait pas être un problème en termes de juridiction fédérale-provinciale tant que la province consent dans ce cas particulier à respecter les dispositions contractuelles qui y figurent. Une fois de plus, je suis d'accord avec M. Mazankowski. M. Reid l'a dit. C'est un problème que nous ne pouvons pas laisser de côté. M. Reid a avancé une suggestion qui a l'air intéressante, non pas seulement de la façon d'aborder le problème de la région de Peace River, parce qu'elle bénéficie des services de la compagnie de chemin de fer de la Colombie-Britannique, mais aussi parce qu'elle toucherait à un autre domaine en termes de processus d'examen, en réunissant d'autres renseignements sur une méthode de versement différente. Je pense que c'est une excellente suggestion qui touche à deux domaines.

We on this side have come up with at least the framework for addressing the anomaly with the producers in the B.C.

De notre côté, nous avons au moins élaboré le moyen de signaler l'anomalie avec les producteurs de la région de Peace

[Text]

region of the Peace River, so that they in effect are not going to be disadvantaged or treated differently than other areas in the country. I think there certainly should be an obligation or an incumbency on the government to do what it can to address that problem.

So I would suggest, Mr. Chairman, very strongly that if the government does not see fit to accept either Mr. Reid's proposal or Mr. Mazankowski's amendment, it surely has an obligation to come up with something that will address this particular anomaly. I would say again, and emphasize, that if everybody is going to be treated fairly in this country the government surely should have an obligation to develop something that would address this problem. Having said that, I would conclude and hope one of the three things would happen: either Mr. Reid's suggestion would be taken up; or Mr. Mazankowski's amendment would be accepted, largely or with some minor amendments; or barring that, the government would put its mind to it and develop a proposal we could put into the bill to address the problem the B.C. producers face—those that are served by the BCR.

The Chairman: Mr. McKnight.

Mr. McKnight: Thank you, Mr. Chairman.

I will not go over the reasons for the amendment . . .

The Chairman: Good.

Mr. McKnight:—as proposed by my colleague. I think they are self-evident. But I would like to refer, Mr. Chairman, to questions I put in transport hearings 117:168, August 12.

The Chairman: Mr. McKnight, before you go any further, I just want to get the opinion of the committee whether the committee is of a disposition to continue the discussion on this or to withdraw it to a later date, at which time it would obviously be debated. Now, I do not want to cut off the debate if members want to have it continued, but I would like to get that point of view, and I guess I would ask the mover to speak to it first. If the discussion continues now, of course—if we come back to it at a later date, I am obviously not going to allow the repetition of what is said today.

Mr. Mazankowski: Well, Mr. Chairman, I think that is fair. There are a couple of points that perhaps should be drawn to the attention of the committee and the officials with respect to an exchange that did take place, and I think Mr. McKnight simply wanted to put that on the record. Naturally, I presented the amendment with the hope and expectation that it might be accepted. I take it that if we wish to persist and call a vote on it now, it will probably be voted down, but if we are to defer discussion on it to a later date there may be some possibility that the parliamentary secretary could get a signal from his minister as to the acceptability, or perhaps with some modification it could be considered.

I would certainly be prepared to agree to have the amendment stood. I would prefer that; I am not sure whether that is legally acceptable. I would like to leave it stood. You cannot stand what is not there, I heard—is that right? Well, if that is

[Translation]

River en Colombie-Britannique, de telle façon qu'ils ne seront pas désavantagés ou traités différemment de ceux des autres régions du Canada. Je pense que le gouvernement devrait être obligé ou chargé de faire tout en son pouvoir pour traiter ce problème.

Je proposerai donc, monsieur le président, que, si le gouvernement ne juge pas opportun d'accepter la proposition de M. Reid ou l'amendement de M. Mazankowski, il a certainement l'obligation de trouver quelque chose pour redresser cette anomalie. Je le redis et j'insiste, si tout le monde doit être traité avec justice au pays, le gouvernement devrait se sentir obligé de trouver un moyen pour résoudre ce problème. Je terminerai en espérant que l'une des trois choses se produira: que la suggestion de M. Reid soit adoptée; ou que l'amendement de M. Mazankowski soit adopté, tel quel ou avec quelques modifications; ou, à défaut, que le gouvernement envisage et élabore une proposition que nous pourrions inclure dans le projet de loi et qui porterait sur le problème auquel font face les producteurs de la Colombie-Britannique—ceux qui sont desservis par la compagnie de chemin de fer de la Colombie-Britannique.

Le président: Monsieur McKnight.

M. McKnight: Merci, monsieur le président.

Je ne reviendrai pas sur la raison de l'amendement . . .

Le président: Bon.

M. McKnight: . . . tel que proposé par mon collègue. Je pense qu'il est clair. Mais, monsieur le président, j'aimerais me reporter aux questions que j'ai présentées dans les auditions 117:168 du 12 août.

Le président: Monsieur McKnight, avant de vous laisser poursuivre, je veux avoir l'opinion du comité, à savoir s'il désire continuer la discussion à ce sujet ou la reporter à une date ultérieure, date à laquelle on en discuterait cela va de soi. Maintenant, je ne veux pas arrêter le débat si les membres désirent le poursuivre, mais j'aimerais avoir leur opinion, et je demanderais à l'auteur de parler le premier. Si le débat se poursuit maintenant et que nous revenions sur la question à une date ultérieure, je ne permettrai certainement pas la répétition de la discussion d'aujourd'hui.

M. Mazankowski: Je pense que c'est juste, monsieur le président. Il y a une couple de points qui devraient peut-être être signalés au comité et aux hauts fonctionnaires au sujet d'un échange qui a eu lieu. Je pense que M. McKnight voulait simplement qu'on les porte au procès-verbal. Bien sûr, j'ai présenté l'amendement dans l'espoir qu'il serait accepté. Si je comprends bien, si nous désirons persister et demander un vote maintenant, il sera refusé, mais, si nous reportons le débat à une date ultérieure, il est probable que le secrétaire parlementaire serait avisé par son ministre de son acceptabilité ou de son examen avec peut-être quelques modifications.

Je serais certainement prêt à attendre. Je préférerais cela; je me demande si c'est légalement acceptable. J'ai entendu dire que vous ne pouvez pas vous opposer à ce qui n'est pas là; est-ce vrai? Bon, si tel est le cas, je devrai et je désirerai me

[Texte]

the case, then I would certainly have to and want to abide by the rules of parliamentary procedure, and I would withdraw with the unanimous consent of the committee at the appropriate stage, providing . . .

The Chairman: Okay. I think we can word the withdrawal in such a way that you will be covered.

Mr. Mazankowski: —providing that those members who want to make a point at this particular time for clarification will have an opportunity to do so.

The Chairman: Okay, fine. Mr. McKnight, followed by Mr. Benjamin, followed by Mrs. Côté.

• 1640

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, on the same point that was raised and Mr. Mazankowski responded to, I think Mr. Mazankowski is correct that we could stand the matter. But it seems to me that questions have yet to be directed to officials and counsel for the government. If we could have some more discussion, then as and when the minister is consulted with, as and when Mr. Mazankowski and his colleagues and my colleagues and I consider this when we come back to it, I think we could save a lot of hassle later if we proceed with discussion and questions in order to arrive at . . .

The Chairman: That is just what I said I was going to do. I have listed all the people whose names I have who have indicated they want to speak.

Mr. Benjamin: All right.

The Chairman: Mr. McKnight.

Mr. McKnight: Thank you, Mr. Chairman.

I wish to draw to the attention of the witnesses in particular, and I guess the minister, that in Vancouver I asked Mr. Norris, and this is a quote:

If the government were prepared to treat British Columbia Rail in the same manner as the other two railroads in our country, would your company be prepared to enter into agreement with the federal government as to distance-related rates that would apply identically to those rates that the government would impose by formula on the other two railroads?

Mr. Norris said: "I will confer with Mr. Sturgeon for a moment, if I may."

Mr. Sturgeon answered: "I am having a little difficulty trying to phrase this properly."

The Chairman said: "The conference was a failure".

Mr. Sturgeon:

As far as B.C. Rail is concerned, and on the basis that Canadian National or CP were able to construct rates based on distance and a formula that was in place on their line, I would really see no reason why B.C. Rail would not accept that type of formula for the construction of grain rates on B.C. Rail for the equivalent mileages.

[Traduction]

conformer à la procédure parlementaire, et je me rangerai du côté de la majorité du comité au moment opportun, à condition . . .

Le président: D'accord. Je pense que nous pouvons rédiger le retrait de façon à vous protéger.

M. Mazankowski: . . . à condition que les membres qui désirent soulever une question d'éclaircissement maintenant, aient l'occasion de le faire.

Le président: Bon, très bien. M. McKnight, suivi de M. Benjamin et de M^{me} Côté.

M. Benjamin: Monsieur le président, sur le même point qui a été soulevé et auquel M. Mazankowski a répondu, je crois que M. Mazankowski a raison pour ce qui est de reporter la question. Il me semble toutefois, queles questions doivent être adressées aux hauts fonctionnaires et aux conseillers pour les communiquer au gouvernement. Si nous pouvions prolonger le débat, alors lorsque nous consulterons le ministre, que M. Mazankowski et ses collègues et mes collègues et moi-même étudierons la question quand nous y reviendrons, je pense que nous nous épargnerons beaucoup de tracas, si nous poursuivons la discussion et posons des questions pour en arriver à . . .

Le président: C'est ce que j'ai dit que j'allais faire. J'ai dressé la liste de toutes les personnes qui ont exprimé le désir de prendre la parole.

M. Benjamin: D'accord.

Le président: Monsieur McKnight.

M. McKnight: Merci, monsieur le président.

J'aimerais signaler aux témoins en particulier et au ministre, que j'ai demandé à M. Norris à Vancouver, et ceci est une citation:

Si le gouvernement était disposé à traiter la compagnie de chemins de fer de la Colombie-Britannique de la même manière qu'il traite les deux autres compagnies de chemins de fer du Canada, votre compagnie serait-elle prête à signer une entente avec le gouvernement fédéral quant aux tarifs établis selon la distance qui s'appliqueraient de façon identique à ce que le gouvernement imposerait selon une formule aux deux autres compagnies de chemins de fer?

M. Norris m'a répondu: «Je vais en discuter un moment avec M. Sturgeon, si vous le permettez».

M. Sturgeon a répondu: «J'ai un peu de difficulté à essayer d'exprimer ma réponse correctement».

Le président a dit: «La conférence a été un échec».

M. Sturgeon:

En ce qui concerne la compagnie de chemins de fer de la Colombie-Britannique et compte tenu du fait que les compagnies de chemins de fer CN et CP ont pu établir des tarifs fondés sur les distances et selon une formule qui existait sur leurs lignes, je ne vois vraiment pas pourquoi celle de la Colombie-Britannique refuserait ce type de

[Text]

I asked again: "So for equal treatment you would provide equal rates and service?"

Mr. Sturgeon said: "Yes. I would say that we would certainly consider it."

Further, Mr. Norris said he would like to carry on, and that was the end of the exchange.

The only point, Mr. Chairman, in reading that back into the record is to reiterate that British Columbia Rail would consider entering an agreement. Mr. Mazankowski's motion is an enabling motion that enables the minister and B.C. Rail to go into that agreement. I am not going to prolong this, Mr. Chairman; I just think it is important for the consideration of the members on the other side, and the minister when he considers the motion put forward by my colleague from Vegreville.

The Chairman: Thank you, Mr. McKnight.

Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, obviously no matter how the bill reads, whether it incorporates the government's ideas or proposals or whether it incorporates the ideas and proposals of the Conservative Party or the ideas and proposals of the NDP, in any of those three events some kind of an accommodation or capability of agreement with B.C. Rail will have to be arrived at, no matter which party's proposals are in the legislation.

Mr. Mazankowski's amendment—as I read it, with one worry that I have—opens that door and makes it possible, no matter how the legislation reads. Whether it does away with the Crow rate or keeps the Crow, B.C. Rail can participate without losing its rights and jurisdiction as a provincially owned and operated railway company.

I would like to ask two questions—one of Mr. Kroeger and his officials and Mr. Lefebvre. How do they read this amendment in terms of an opportunity of arriving at an agreement with B.C. Rail to participate in any benefits and obligations under the legislation?

My second question is in particular reference to paragraph 2(b) in the amendment. Would it make it even better—and I also put this to Mr. Mazankowski—if in Clause 34.(2)(b), after the word "Act" in the third line, we had something like: "... as if it were a railway company as defined in Clause 2" so that it does not imply that B.C. Rail is subject to the jurisdiction of the national authority, or that it could reach agreement as if it were a railway company as defined under Clause 2?

So those are the two questions I have to ask of Mr. Kroeger and Mr. Lefebvre or anyone else. I would appreciate hearing

[Translation]

formule pour établir des tarifs sur le grain pour des distances équivalentes.

J'ai encore demandé: «Ainsi, pour un traitement égal, vous fourniriez des tarifs et un service égaux?»

M. Sturgeon a répondu: «Oui. Je dirais que nous envisageons certainement la question».

De plus, M. Norris a dit qu'il voulait poursuivre, et c'est ainsi que l'échange s'est terminé.

Le seul point, monsieur le président, c'est, en relisant cette conversation, de répéter que la compagnie de chemins de fer de la Colombie-Britannique envisagerait la signature d'une entente. La motion de M. Mazankowski est une motion qui habilite la compagnie de chemins de fer de la Colombie-Britannique et le ministre de signer cette entente. Je ne vais pas m'étendre là-dessus, monsieur le président; je pense tout juste qu'il importe que les membres de l'autre côté examinent la question ainsi que le ministre lorsqu'il étudiera la motion présentée par mes collègues de Vegreville.

Le président: Merci, monsieur McKnight.

Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, peu importe comment on lit le projet de loi; qu'il comprenne les idées ou les propositions du gouvernement ou qu'il renferme les idées et les propositions du parti conservateur, ou les idées et les propositions du NPD, dans chacun de ces trois cas, il faudra en arriver à une sorte d'arrangement ou d'entente avec la compagnie de chemins de fer de la Colombie-Britannique, peu importe quelles propositions du parti figure dans la loi.

L'amendement de M. Mazankowski—comme je l'ai lu, avec une petite inquiétude de ma part—ouvre cette porte et rend cette entente possible, quelle que soit la façon dont nous lisons la loi. Qu'il abolisse le taux du Nid-de-Corbeau ou qu'il garde le Nid-de-Corbeau, la compagnie de chemins de fer de la Colombie-Britannique peut participer sans perdre ses droits et sa juridiction de compagnie appartenant à la province et exploitée par la province.

J'aimerais poser deux questions—la première à M. Kroeger et ses collègues et M. Lefebvre. Comment lisent-ils cet amendement du point de vue de l'occasion d'en arriver à une entente avec la compagnie de chemins de fer de la Colombie-Britannique, pour qu'elle participe aux bénéfices et qu'elle ait des obligations aux termes de la loi?

Ma seconde question porte sur le paragraphe 2(b) de l'amendement. Cela ne rendrait-il pas les choses plus claires—et c'est à M. Mazankowski que je m'adresse—si l'on insérait à l'article 34.(2)(b), après le mot «loi», à la troisième ligne, les mots «... comme si elle était une compagnie de chemin de fer tel que défini à l'article 2» afin d'éviter que la B.C. Rail ait l'air de relever de la compétence de l'autorité nationale ou qu'elle puisse conclure un accord comme si elle était une compagnie de chemin de fer tel que défini à l'article 2.

Voilà, ce sont les deux questions que j'ai à poser à MM. Kroeger et Lefebvre ou qui que ce soit d'autre. J'aimerais

[Texte]

from Mr. Thompson, as I think there are precedents in legislation for the words "as if" to be in place.

The Chairman: Mr. Kroeger.

Mr. Kroeger: Mr. Chairman, Mr. Flis has referred to a number of questions that would need to be decided, I think, before one could make a good judgment of what kind of amendment exactly would meet the requirement. For example, if one were to decide that BCR should be paid on the same basis as CN and CP—i.e., the gap between what they get from the producers and their costs—that implies you would have to go in and audit BCR's costs in the same way that the costs of CN and CP are subject to CTC scrutiny. On the other hand, if there were a decision that you would simply give BCR the average rate per tonne mile that CN and CP would get, without reference to what their costs might be, then you would write a different kind of amendment.

So that is just one illustration of a fairly long possible list. What kinds of requirements would you impose on BCR about investments, or would you care? What would their role be in the performance obligations? I mean, should they be brought under or not? There are a lot of these that one would need I think to reflect upon. One way of structuring the amendment would be to spell quite a lot of that out, or at least to imply it as it is done in Clause 34.(2)(b). The alternative would be simply to give the Governor in Council discretion to enter into an agreement with BCR.

So I have some difficulty in giving a definitive answer to Mr. Benjamin on the specifics of the wording in front of us. There are a few points that occur to us which perhaps we should not take up the committee's time with now, because we are coming back to them. But to illustrate, in Clause 34.(2)(a), "not result in any enlargement of the Crow benefit", the government's financial obligations are not limited to the Crow benefit. It is the Crow benefit plus the cumulative share of past cost increases. So one should probably say "not result in any enlargement of the government commitment", which is the formal term that is used in the bill.

That is why I think there might in fact be some merit in allowing an opportunity for some discussion with the minister on the major questions of whether you want to dilute the Crow benefit by extending it to more players, or whether you want to top up the Crow benefit. I mean, that kind of question.

Then, secondly, to look rather carefully at the kind of wording we should have in order to achieve the result Mr. Mazankowski is proposing . . .

The Chairman: Thank you, Mr. Kroeger.

[Traduction]

entendre l'avis de M. Thompson sur le sujet parce que je crois qu'il existe des précédents dans la législation au niveau de l'utilisation des mots «comme si».

Le président: Monsieur Kroeger.

M. Kroeger: Monsieur le président, M. Flis a fait allusion à bon nombre de questions sur lesquelles des décisions devraient être prises, je pense, avant d'être en mesure de faire un bon jugement à propos du type d'amendement qui répondrait adéquatement à cette exigence. Par exemple, si l'on décidait de faire des versements à la BCR en appliquant le même principe que celui qu'on applique au CN et au CP—c'est-à-dire l'écart entre les sommes que les deux compagnies perçoivent des producteurs et leurs frais d'exploitation—cela implique qu'il faudrait procéder à la vérification des frais de la BCR de la même façon que la CCT vérifie ceux du CN et du CP. D'un autre côté, en décidant d'accorder à la BCR uniquement le taux moyen par tonne au mille que le CN et le CP obtiendraient, sans égard à leurs frais d'exploitation, ce serait alors un amendement bien différent.

Ce n'est là qu'un exemple parmi tant d'autres. Quels types d'exigences devrait-on imposer à la BCR en ce qui a trait aux investissements, faudrait-il lui en imposer? Quel serait son rôle vis-à-vis les obligations relatives au rendement? Devrait-on l'obliger à s'y conformer ou pas? Il y a beaucoup de questions de ce genre qui demanderaient qu'on s'y arrête, je pense. Une façon de structurer l'amendement consisterait à spécifier tous ces éléments ou à tout le moins à les rendre implicites comme à l'article 34.(2)(b). L'autre solution possible serait tout simplement de donner au gouverneur en conseil le pouvoir de conclure un accord avec la BCR.

J'éprouve donc certaines difficultés à donner une réponse définitive à M. Benjamin sur les détails de la formulation actuelle de l'amendement. Nous soulevons certains points auxquels il ne serait peut-être pas souhaitable que le Comité consacre trop de temps à l'heure actuelle parce que nous allons y revenir de toute façon. À titre d'exemple, l'article 34.(2)(a) comporte les mots «ne pas donner lieu à quelque augmentation que ce soit de la subvention du Nid-de-Corbeau», mais les obligations financières prises par le gouvernement ne se limitent pas à la subvention du Nid-de-Corbeau. Plus précisément, il s'agit de la subvention du Nid-de-Corbeau plus la part totale des augmentations des coûts. Il faudrait probablement dire «ne pas donner lieu à une augmentation de l'engagement financier du gouvernement» conformément à la formulation actuelle du projet de loi.

C'est pourquoi je pense qu'il serait bon qu'il y ait certaines discussions avec le ministre à propos des questions majeures qui restent encore en suspens, à savoir si l'on veut diluer la subvention du Nid-de-Corbeau en l'étendant à plus de participants ou si l'on entend combler la subvention du Nid-de-Corbeau. C'est de ce genre de questions dont je veux parler.

Deuxièmement, afin d'examiner attentivement le genre de formulation qu'il devrait y avoir pour atteindre l'objectif que M. Mazankowski propose . . .

Le président: Merci, monsieur Kroeger.

[Text]

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I do not read into this anything about BCR's investment plans, if any. This is nothing more than a door opener enabling the minister to reach an agreement with B.C. Rail.

• 1650

I would like a view from Mr. Kroeger or Mr. Lefebvre as well as from Mr. Thompson on Clause 34.(2)(b). It concerns me as much or more than any other, because it is possible that the Government of British Columbia will say that there is no way they can negotiate with that unless they are only treated as if they were a railway company, which would mean they would be paid only under the same criteria as CN and CP are. They would have to accept payments as if they were the same as CN and CP. Otherwise, they have no choice but to say no to Mr. Mazankowski's efforts, and I think the efforts of all of us, to include B.C. Rail in this.

Would it not be more practical to just say "as if it were a railway as defined under Section 2"? They would then accept benefits on the same basis as CN and CP do. That does not then imply any federal jurisdiction over its own autonomy.

Mr. Kroeger: There would still be a question of whether or not they, for example, assumed any obligations about investment and performance guarantees.

Mr. Benjamin: The payments to which CN and CP are subject are also conditional on performance.

An hon. Member: Yes.

Mr. Benjamin: If B.C. Rail were to agree to accept payments on the same basis as CP and CN and their performance, which is easily measured outside of the performance of CN and CP, or if CN and CP had to take a lesser payment because of bad performance, B.C. Rail would be agreed to take a lesser payment, too.

Mr. Kroeger: That would be one possible outcome, but I do not know that one can really settle these kinds of questions at the moment, until we have a bit of guidance on how this might be handled. There is a fairly simple wording that would just give a lot of discretion to the Governor in Council, and then there are lengthier formulas that would spell out quite a lot of what the regime is to be.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you.

Is it agreed, then, that Mr. Mazankowski withdraw his motion on the understanding that we will come back to it at a later date?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Agreed.

[Translation]

M. Benjamin: Monsieur le président, je ne vois absolument rien qui suggère l'idée de plans d'investissements de la BCR. Il ne s'agit en fait que d'un amendement qui permettrait au ministre de conclure à un accord avec la B.C. Rail.

J'aimerais connaître le point de vue de M. Kroeger ou de M. Lefebvre de même que M. Thompson à propos de l'article 34.(2)(b). Cela me préoccupe autant personnellement ou même encore plus que qui que ce soit parce qu'il est possible que le gouvernement de la Colombie-Britannique dise qu'il n'y a aucun moyen de négocier à partir de cela à moins que la compagnie ne soit uniquement considérée que comme s'il s'agissait d'une compagnie de chemins de fer, ce qui voudrait dire qu'elle ne recevrait des versements qu'à partir des mêmes critères utilisés pour le CN et le CP. Elle devrait recevoir des versements comme si elle était semblable au CN et au CP. Autrement, elle n'aurait d'autre choix que de dire non aux efforts de M. Mazankowski et à ceux que nous faisons tous ici pour inclure la B.C. Rail.

Ne serait-il pas plus pratique de dire tout simplement «comme si elle était une compagnie de chemin de fer tel que défini à l'article 2»? Elle recevrait alors des versements fondés sur les mêmes critères qui s'appliquent actuellement au CN et au CP. De plus, cela n'implique aucune compétence fédérale risquant de nuire à son autonomie.

M. Kroeger: Il resterait encore à régler la question de savoir si elle devrait répondre ou non aux obligations reliées au rendement et aux investissements.

M. Benjamin: Les versements auxquels le CN et le CP ont droit sont aussi dépendants du rendement.

Une voix: Oui.

M. Benjamin: Si la B.C. Rail acceptait de recevoir des versements qui seraient établis à partir des mêmes critères que ceux applicables au CP et au CN et fondés sur le rendement, ce qu'il est facilement possible de mesurer séparément du rendement du CN et du CP, ou si le CN ou le CP devait accepter un versement moindre en raison d'un mauvais rendement, la B.C. Rail recevrait elle aussi un versement inférieur.

M. Kroeger: Ce serait une possibilité, mais je ne sais pas s'il est possible de régler ces questions de façon définitive pour l'instant jusqu'à ce qu'on ait pu faire des consultations au sujet de la meilleure façon de s'y prendre. Il existe une formulation très simple qui donnerait beaucoup de latitude au gouverneur en conseil et il y a aussi la possibilité de formules plus longues qui donneraient dans le détail ce que le régime sera.

M. Benjamin: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci.

Il est donc entendu que M. Mazankowski retire sa motion et que nous y reviendrons plus tard?

Des voix: D'accord.

Le président: D'accord.

[*Texte*]

Mr. Benjamin: It is understood, Mr. Chairman, that as we are dealing with Clause 34 in the bill and subsequent clauses, whatever we come back to . . .

The Chairman: Would have to be renumbered, obviously.

Mr. Benjamin: Yes, and would become a new Clause 34, and that it is wide open for insertion into the bill.

The Chairman: Obviously. That is what I just asked for, and the committee agreed. So I do not see any problem with that.

Thank you, Mr. Mazankowski.

I now call Clause 34.

Mr. McKnight: Mr. Chairman, I have an amendment.

The Chairman: You have another amendment. Do we have copies?

Mr. McKnight: I have copies, Mr. Chairman.

First, Mr. Chairman, it will be a new Clause 34, substituting the Clause 34 that is at present in here. The clauses will have to be renumbered accordingly.

Just in opening remarks, Mr. Chairman, the clause is fairly long. We think it is fairly all-encompassing, and the rationale for the presentation of this is because of discussions that all members of this committee have had with the officials in requesting information such as: Are you sure? Are you positive? Can you guarantee the producers and the taxpayers of western Canada that Section 262 of the Railway Act will apply in this bill? Mr. Chairman, in light of the lack of concise answers and then the proposed government amendment, which would include 262 within this act, we felt it fell upon our shoulders to try to provide something that would be specific and, as I said before, all-encompassing.

• 1655

The wording—if I can just briefly run through it, Mr. Chairman; I am not going to read it, sir. If you wish it read, I would call upon the Chair to read it, but I think there are sufficient copies that have been passed among members and officials that reading it into the record will be unnecessary and we could save a little time by it. But that would be your decision, Mr. Chairman, to make.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, on a point of order. I am sorry to interrupt. I take it Mr. McKnight's proposed amendment is on a proposed part of a new Clause 34; or is it on Clause 34 that is presently in the bill?

The Chairman: It would be a new clause entirely. If the other one just withdrawn by Mr. Mazankowski became Clause 34, then this one would have to become Clause 35 and the others renumbered accordingly.

[*Traduction*]

M. Benjamin: Il va de soi, monsieur le président, qu'étant donné que nous discutons de l'article 34 du projet de loi et des articles subséquents, il faudra, lorsque nous reviendrons à . . .

Le président: Il faudra renuméroter les articles, évidemment.

M. Benjamin: Oui, et il y aura un nouvel article 34 dont on prévoira l'insertion dans le projet de loi.

Le président: Évidemment. C'est ce que je viens tout juste de demander et auquel le Comité a consenti. Je ne vois donc aucune difficulté.

Merci, monsieur Mazankowski.

Nous passons maintenant à l'étude de l'article 34.

M. McKnight: Monsieur le président, j'ai un amendement à proposer.

Le président: Vous avez un autre amendement. En avez-vous des copies?

M. McKnight: Oui j'en ai, monsieur le président.

Premièrement, monsieur le président, ce sera un nouvel article 34 qui viendra remplacer celui que nous avons à l'heure actuelle dans le projet de loi. Il faudra renuméroter les articles en conséquence.

Je voudrais tout d'abord signaler, monsieur le président, que l'article est plutôt long. Nous pensons qu'il est passablement complet et nous le présentons suite aux des discussions que tous les membres du Comité ont eues avec les représentants officiels par le biais de questions comme: Êtes-vous certain? En êtes-vous sûr? Pouvez-vous assurer aux producteurs et aux payeurs de taxe de l'ouest du Canada que l'article 262 de la Loi sur les chemins de fer s'appliquera dans ce projet de loi? Monsieur le président, compte tenu de l'absence de réponse concise et de l'amendement proposé par le gouvernement qui inclurait l'article 262 dans ce projet de loi, nous avons pensé qu'il était de notre devoir d'essayer d'apporter quelque chose de plus précis et, comme je l'ai déjà dit, de plus complet.

Si vous me le permettez, monsieur le président, je ne lirai pas l'article au complet, je ne ferai que le parcourir rapidement. Si vous désirez qu'il soit lu, j'en demanderai la lecture à la présidence, mais je crois que tous en ont reçu une copie et qu'il ne serait pas nécessaire qu'il soit enregistré, ce qui nous permettra aussi d'économiser un peu de temps. Mais il vous appartient, monsieur le président, d'en décider.

M. Benjamin: Monsieur le président, un rappel au Règlement. Je m'excuse de vous interrompre, mais j'aimerais savoir si l'amendement que propose M. McKnight porte sur une partie proposée d'un nouvel article 34 ou s'il porte sur l'article 34 que nous avons dans le projet de loi à l'heure actuelle?

Le président: Il s'agirait d'un nouvel article en soi. Si l'autre amendement que vient tout juste de retirer M. Mazankowski devenait l'article 34, ce nouvel article deviendrait alors l'article no. 35 et il faudrait renuméroter les articles subséquents en conséquence.

[Text]

Mr. Benjamin: So we are not into Clause 34?

The Chairman: No, we are not.

I have a suggestion for Mr. McKnight. I do not know if he wants to hear it now or after he has finished his dissertation.

Mr. McKnight: Mr. Chairman, any suggestions you would make are always welcome.

The Chairman: Well, as you say, it is a long clause, and I would suggest—with the agreement of the committee—that perhaps we should deal with this when we deal with the other one. Or at least deal with it perhaps tomorrow, so we could all have a chance to read it, and so I will have a chance to look at the procedural acceptability of it, and so we will be doing less guesswork, so to speak.

I am sure that in your mind there is not any guesswork, but that may not apply to the other minds around the table. I would certainly have to look at it carefully, for instance, from the point of view of the intent and the scope of the bill. I do not see anything in just a cursory glance through it that would offend the royal recommendation, but I might when I read it carefully. So I would like to make that suggestion.

Mr. McKnight: Mr. Chairman, I appreciate your suggestion and I understand the reason for it. Would it be suitable to you, sir, and other members of the committee—in order that it could be perused at a later date—that we do have a discussion on it, allow us to draw out the rationale and have a fairly reasoned exchange on it between members and the officials so that tomorrow, with that knowledge, or later today if our arguments are persuasive, we could carry on with it? I guess we have gone over it on this side on several occasions. We have changed it, and put others in. I would, Mr. Chairman, like to go through it, comparing it to Section 262 of the Railway Act, and point out where it is similar and where there are special clauses that have been drafted by us to apply to Bill C-155 and to the circumstances in which we see Bill C-155 placing the railroads and the taxpayers and the Government of Canada and the Canadian Transport Commission.

The Chairman: Mr. Flis.

Mr. Flis: Thank you, Mr. Chairman. This was one amendment that Mr. Mazankowski did share with us, well in advance. Maybe we did not circulate it enough. I exchanged with him a possible amendment that we are suggesting to cover Section 262 of the Railway Act, and this is what the opposition came up with and it gave us ample time to study it.

The Chairman: Well, if that is the case, proceed. I will read it in the meantime.

Mr. Flis: Yes.

The Chairman: I will listen with one ear.

[Translation]

M. Benjamin: Donc, nous ne discuterons plus de l'article 34?

Le président: Non, en effet.

J'ai une suggestion à offrir à M. McKnight. Je ne sais pas s'il veut l'entendre tout de suite ou s'il voudrait plutôt que j'attende qu'il ait fini sa dissertation.

M. McKnight: Monsieur le président, toutes les suggestions de votre part seront toujours les bienvenues.

Le président: Comme vous l'avez dit vous-même, l'article est long et je suggérerais, avec le consentement du comité, que nous l'étudiions en même temps que l'autre article. Nous pourrions peut-être en remettre l'étude à demain afin de permettre à tous d'en prendre connaissance, de me donner la possibilité d'en examiner l'acceptabilité au niveau des procédures et d'y aller moins à tâtons, si vous me passez l'expression.

Je suis persuadé qu'il n'y a pas d'à peu près de votre point de vue, mais ce n'est pas forcément le cas pour tous les autres membres du comité. Il faudrait sûrement que j'examine l'article minutieusement, par exemple, du point de vue de la portée du projet de loi. À première vue, tout me semble correct, mais il pourrait en être autrement quand je le parcourrai avec attention. C'est ce que je suggérerais.

M. McKnight: Monsieur le président, j'apprécie votre suggestion et j'en vois bien la raison. Cela vous conviendrait-il, monsieur le président et les autres membres du comité—afin qu'il puisse être étudié attentivement plus tard—d'en discuter, de nous permettre d'en expliquer la raison d'être et d'avoir un assez bon échange à son sujet entre les membres et les représentants officiels afin que demain, munis de cette connaissance, ou plus tard au cours de la journée si nos arguments sont persuasifs, nous puissions régler le cas? De notre côté, nous l'avons parcouru plusieurs fois. Nous l'avons modifié et nous lui avons ajouté d'autres éléments. J'aimerais parcourir l'article, monsieur le président, en faire la comparaison avec l'article 262 de la Loi sur les chemins de fer et faire ressortir les points sur lesquels il est similaire à l'article 262 et les endroits où nous avons rédigé des dispositions spéciales devant s'appliquer au projet de loi C-155 et aux situations dans lesquelles nous pensons que le projet de loi C-155 place les compagnies de chemin de fer, les payeurs de taxes, le gouvernement du Canada et la Commission canadienne des transports.

Le président: Monsieur Flis.

M. Flis: Merci, monsieur le président. Il s'agit d'un amendement que M. Mazankowski nous a communiqué depuis déjà un certain temps. Peut-être ne l'avons-nous pas fait circuler suffisamment. Je lui ai transmis un amendement possible que nous suggérons pour inclure les dispositions de l'article 262 de la Loi sur les chemins de fer et c'est le résultat de ce que l'opposition a formulé et qu'elle nous a donné amplement le temps d'étudier.

Le président: Ah bon, si c'est le cas, allez-y. Je vais le lire pendant que vous commencez à discuter.

M. Flis: Oui.

Le président: Je vais écouter d'une oreille.

[Texte]

• 1700

Mr. Flis: We are ready to proceed with this amendment. If you wish, Mr. McKnight, to finish first . . .

The Chairman: Yes.

Mr. Flis: Before he proceeds, though, I would like to get his opinion whether his colleagues studied the amendment we are proposing for page 16, line 37, on Section 262, which is a much briefer amendment and I think encompasses pretty well what you have in the four pages here. I studied Section 262, and about the first two pages are almost quoting Section 262. If we start quoting every other act into this bill, I am afraid we are going to have quite a big bill here to lug around.

So in Mr. McKnight's remarks, I wonder if he would comment whether our suggested amendment is acceptable or not, or maybe a blend of the two.

The Chairman: Mr. McKnight.

Mr. McKnight: Thank you, Mr. Chairman.

In reply to the parliamentary secretary, I do not have a copy in front of me, but yes, we did take a look at the proposed amendment by the government. We felt that although it did refer to Section 262 in form, as you will see as we go through it, our position here is that we have changed traffic of course to grain, which is specific within this bill. We have, in various sections of Section 262, done that. We have changed what would be Section 262.(4), which is to do with passenger tariff; we have changed that to deal with the tariff structure in this bill.

We have subsequently renumbered sections. When we come to Clause 34.(8), we feel that in our proposal it is specific; Clause 34.(9) is specific, as of course is Clause 34.(10).

So in answer to the parliamentary secretary, yes, we did accept their suggestion, but still feeling some hesitation, Mr. Chairman, as to the effect of Section 262 in this bill. I guess what we wanted, Mr. Chairman, was to be assured that Section 262 as it applies in the Railway Act applied not only to the movement of grain, but to other forms of direction to the railroads as cases specific to Bill C-155 also be encompassed within this bill.

I would like to just draw to the attention of the committee that where you start on what you have in front of you numbered Clause 34.(1), as you go through paragraph (a), we have substituted the words "loading of grain" in it; in (b) we have put in the delivery of grain as you compare it to all such traffic in Section 262; in (c) we have placed the word "grain" at the end, rather than traffic; in (d) again we have said "such grain"; in (e) we have: "furnish such other service incidental to transportation as is customary or usual in connection with the

[Traduction]

M. Flis: Nous sommes prêts à entreprendre l'étude de l'amendement. Si vous voulez terminer, monsieur McKnight . . .

Le président: Oui.

M. Flis: Avant, je voudrais cependant savoir si ses collègues ont étudié l'amendement que nous proposons à la ligne 37 de la page 16 à propos de l'article 262, qui est un amendement beaucoup plus court qui englobe assez bien, selon moi, ce que les quatre pages contiennent. J'ai examiné l'article 262 et les deux premières pages ne font à peu près que citer l'article. Si nous nous mettons à citer toutes sortes de lois dans ce projet de loi, j'ai peur que nous nous retrouvions avec un projet plutôt imposant et difficile à manipuler.

Pour en revenir aux observations de M. McKnight, je me demande s'il pourrait nous dire si l'amendement que nous avons suggéré est acceptable ou non, ou peut-être un mélange des deux.

Le président: Monsieur McKnight.

M. McKnight: Merci, monsieur le président.

En réponse au secrétaire parlementaire, je n'ai pas de copie ici, mais je lui dirai que oui, nous avons en effet examiné l'amendement qu'a proposé le gouvernement. Même s'il fait référence à l'article 262, comme vous le constaterez, notre position est que l'on a substitué aux mots marchandises et effets, évidemment, le mot grain qui appartient de façon spécifique au présent projet de loi. Nous avons fait cela pour diverses parties de l'article 262. Nous avons modifié le paragraphe 262.(4) au sujet du tarif imposé aux voyageurs pour qu'il s'applique à la structure des tarifs du présent projet de loi.

Nous avons par la suite renuméroté les différentes parties. En ce qui a trait à l'article 34.(8), nous pensons qu'il est spécifique dans le contexte de notre proposition; l'article 34.(9) est aussi spécifique tout comme l'article 34.(10).

Donc, en réponse au secrétaire parlementaire, oui, nous avons accepté leur proposition, mais nous avons encore certaines hésitations, monsieur le président, à propos de l'effet de l'article 262 dans le projet de loi. Je pense que ce que nous voulions, monsieur le président, était d'être certains que l'article 262 de la Loi sur les chemins de fer allait s'appliquer non seulement aux mouvements du grain, mais aussi aux autres formes de conditions imposées aux compagnies de chemins de fer tout autant que les cas particuliers au projet de loi 155 soient aussi prévus dans ce projet de loi.

Je voudrais faire remarquer au Comité que là où commence la lecture au paragraphe 34.(1), à l'alinéa a), nous avons substitué les mots «chargement de grain»; en b), nous avons introduit la livraison du grain par comparaison avec toutes les marchandises et tous les effets stipulés à l'article 262; en c), nous avons inscrit le mot «grain» à la fin, en remplacement des mots marchandises et effets; en d), nous avons encore une fois introduit le mot «grain» et en e), nous retrouvons: «fournir tel autre service, connexe au transport, habituel ou d'usage,

[Text]

business of a railway company, as may be ordered by the Commission", which was left intact.

Clause 34.(2) is, I believe, the same; it talks about the movement on private branch lines, etc., of the railways. In Clause 34.(3), again we used the same wording—where it may be ordered by the commission.

Then when we came to Clause 34.(4), we had:

Such grain shall be taken, carried to and from, and delivered at the places aforesaid on the due payment of the toll lawfully imposed by this Act.

• 1705

It is a deviation in case specific to Bill C-155 rather than the Railway Act. Now we come to Clause 34.(5), which in Section 262 deals with passenger traffic. We have gone to Section 262.(6), which in our summation is listed as Clause 34.(5). Again, Mr. Chairman, we are on the same point with Clause 34.(6) that is the old Section 262.(7). In the case of demurrage it is Section 262.(8). Then when we come to Clause 34.(8), Mr. Chairman:

The railway companies shall afford to the carriage of grain a level of accommodation equal to that afforded to the carriage of other traffic and failure to provide such level shall be remedied by such orders as the Commission deems appropriate in the circumstances.

That is quite a deviation from what Section 262—through you, Mr. Chairman, to the parliamentary secretary—could accomplish, in our opinion.

Clause 34.(9)(a) deals with something that those of us on this side, and I know some members on the other side, had felt was important to make available to the administrator. It allows the administrator to apply to the commission for orders that basically would cause a reciprocal agreement to be enacted by the railroads. That is in Clause 34.(9)(a).

In Clause 34.(9)(b):

If the special circumstances of any case so require, the Commission may exercise any of the powers given to it by Sections 59 and 71 of the National Transportation Act . . .

This is where we had to call on some expert advice. We did not know how to say you can do it even if they do not want to come and talk to you about it, and we came up with ex parte.

The other part of that section again deals with the same notice and the power given to the administrator through the commission, and the interim order that could be applied:

(e) If the railway companies affected by any order requiring them to provide reciprocal and other arrangements are unable to agree as to compensation . . . the Commission may, by order, fix the amount of such

[Translation]

relativement aux affaires d'une compagnie de chemin de fer, selon que la Commission l'ordonne,» qui est demeuré inchangé.

L'article 34.(2) est resté le même, je crois. Il parle des mouvements sur les embranchements privés des compagnies de chemins de fer, et le reste. A l'article 34.(3), nous avons de nouveau utilisé la même formulation—selon que la Commission l'ordonne.

Ensuite, à l'article 34.(4), nous avions:

La compagnie doit recevoir ce grain, le transporter d'une place à l'autre et le livrer aux endroits susdits moyennant le paiement des taxes de transport légalement exigibles en vertu de la présente loi.

C'est une déviation dans un cas particulier s'appliquant au bill C-155 plutôt qu'à la Loi sur les chemins de fer. Nous en venons maintenant au paragraphe 34(5) qui, à l'article 262, concerne le transport des voyageurs. Nous avons pris le paragraphe 262(6) qui, dans notre résumé est présenté comme étant le paragraphe 34(5). Encore une fois, monsieur le président, c'est la même chose pour le paragraphe 34(6), soit l'ancien paragraphe 262(7). Dans le cas de l'indemnité pour retards, c'est le paragraphe 262(8). Ensuite nous arrivons au paragraphe 34(8), monsieur le président:

Les compagnies de chemin de fer doivent fournir, pour le transport du grain des installations de qualité égale à celles fournies pour le transport d'autres marchandises et effets; si elles ne peuvent le faire, la Commission remédiera à la situation en rendant des ordonnances qu'elle juge appropriées compte tenu des circonstances.

C'est toute une déviation de ce que l'article 262—en passant par vous, monsieur le président, pour se rendre au secrétaire parlementaire—pourrait accomplir, à notre avis.

L'alinéa 34(9)a) porte sur quelque chose que certains d'entre nous de ce côté, et de la partie adverse, avons pensé qu'il serait important d'accorder à l'administrateur. Ça lui permet de demander à la Commission de rendre des ordonnances qui en principe donneraient lieu à la conclusion de fer. Nous le retrouvons dans l'alinéa 34(9)a).

Dans l'alinéa (9)b):

Si les circonstances spéciales d'un cas l'exigent, la Commission peut exercer tous les pouvoirs que lui confèrent les articles 59 et 71 de la Loi nationale sur les transports . . .

C'est à ce point que nous avons dû faire appel à des experts. Nous ne savons pas comment dire, vous pouvez le faire même s'ils ne veulent pas venir vous en parler, et nous avons trouvé l'expression «ex parte».

L'autre partie de cet article concerne le même avis et le pouvoir accordé à l'administrateur par l'intermédiaire de la Commission, et l'ordonnance provisoire qui pourrait être appliquée:

(e) Si les compagnies de chemin de fer touchées par une ordonnance les enjoignant de conclure des arrangements réciproques ou autres ne pouvaient s'entendre sur la question de l'indemnisation . . . la Commission peut, par

[Texte]

compensation but in no instance shall such compensation exceed the variable costs associated with the provision of such reciprocal and other arrangements.

And Mr. Chairman, as we come to Clause 34.(10):

For the purposes of this section, the Administrator may, on behalf of any grain shipper or group of grain shippers, commence any proceedings before the Commission or the Courts to secure any of the remedies herein provided.

Mr. Chairman, that led up to my question, or was the reason for my question prior to the lunch break, when I asked the witnesses whether they had been able to make any definition of what a shipper would be. We have, I guess, actually placed in here our own definition. I do not know whether you could compare it to a class action that would be taken by the administrator on behalf of shippers, but that was the intent of it.

That is a brief summary of what we feel, Mr. Chairman, is a fairly concise and encompassing piece of this bill; it is something we feel, Mr. Chairman, should be placed within this bill. We are talking about \$1 billion a year to the railroad companies; we are talking about something that should be and will be, if this bill ever goes through, lasting a number of years. For that reason, so that we were not hamstrung for any technicality compared to Section 262 as it now exists in the Railway Act and tried to encompass that into this bill, we felt that it was incumbent upon the committee and the drafters of this legislation to take every step that was available to them to ensure that, with the payment of \$1 billion a year over the next three crop years to the railroads, plus the other payments that are included, these constraints and directions be placed in the bill to direct the railway companies.

• 1710

I guess first of all, Mr. Chairman, I would like to ask Mr. Lefebvre or Mr. Kroeger whether there were any problems caused by our placing grain rather than traffic in this legislation, taking the wording from Section 262, or if there is a better way of writing a Section 262 that would encompass everything we feel is necessary in Bill C-155.

The Vice-Chairman: Mr. Kroeger, are you taking . . . ?

Mr. Kroeger: I will start, Mr. Chairman, with a very general observation; then I will ask Mr. Lefebvre to elaborate.

I think it is clear from past discussions in this committee that there is no policy objection to making it explicit that Section 262 applies to movement of grain, to remove any doubt.

The amendment that has been circulated . . . —and we saw it last night but we were all, of course, in front of the committee until nearly midnight, so there has not been much opportu-

[Traduction]

ordonnance, fixer le montant de l'indemnisation qui, en aucun cas, ne doit être supérieur aux coûts variables découlant de la conclusion des arrangements réciproques ou autres.

Monsieur le président, nous en arrivons au paragraphe 34(10):

aux fins du présent article, l'administrateur peut, au nom d'un expéditeur de grain ou d'un groupe de grain, entreprendre des démarches auprès de la Commission ou des tribunaux pour s'assurer que les correctifs seront apportés.

Monsieur le président, c'est ce qui m'a amené à poser une question, ou plutôt, c'est la raison pour laquelle j'ai posé une question avant le déjeuner, lorsque j'ai demandé aux témoins s'ils avaient réussi à définir le terme «expéditeur». En fait, nous avons, je pense, donné ici notre définition. Je ne sais pas si on peut parler de requête collective qui serait présentée par l'administrateur au nom des expéditeurs, mais c'est le sens qu'on lui a donné.

C'est un bref résumé de ce que nous croyons être, monsieur le président, une partie assez concise et complète du bill; nous sommes d'avis, monsieur le président, qu'il faudrait l'ajouter au bill. Nous parlons de verser environ un milliard de dollars chaque année aux compagnies de chemin de fer; nous parlons de quelque chose qui devrait exister et qui existera pendant de nombreuses années si jamais le bill est adopté. Pour cette raison, et pour ne pas s'attarder sur des points de comparaison avec l'article 262 actuel de la Loi sur les chemins de fer et essayer de les inclure dans le bill, nous avons pensé qu'il appartenait au comité et aux rédacteurs du bill de prendre toutes les mesures nécessaires pour s'assurer que les compagnies de chemin de fer reçoivent un milliard de dollars par année au cours des trois prochaines campagnes agricoles ainsi que les autres paiements prévus, que ces contraintes et instructions soient incluses dans le bill pour guider les compagnies de chemin de fer.

Je suppose que tout d'abord, monsieur le président, j'aimerais demander à M. Lefebvre ou M. Kroeger si nous créons des problèmes en traitant du grain plutôt que du transport dans cette mesure législative, en nous inspirant de l'article 262, ou s'il existerait une meilleure façon de rédiger l'article 262 nous permettant de traiter de tous les points que nous jugeons essentiels dans le projet de loi C-155.

Le vice-président: Monsieur Kroeger, prenez-vous la parole?

M. Kroeger: Monsieur le président, je commencerai par une observation de nature très générale et je demanderai ensuite à M. Lefebvre d'entrer dans les détails.

Je crois que nos discussions précédentes révèlent clairement qu'il n'y a pas d'objection politique à ce que l'on indique explicitement que l'article 262 s'applique au transport du grain, afin d'éliminer toute ambiguïté.

L'amendement distribué—nous l'avons tous reçu hier soir mais nous avons évidemment siégé presque jusqu'à minuit et nous n'avons donc pas eu l'occasion de l'examiner—a des

[Text]

nity to look at it—is a very far-reaching amendment; I do not know how long it would take us to examine all the possible implications of it.

I think Mr. Lefebvre has a few observations he could make at this point.

Mr. D. Lefebvre: Mr. Chairman, for the record I would like to say that as Bill C-155 now stands, in my view it is clear that Section 262 applies. However, I might add that to repeat in a statute something that is already there, even if you repeat it at length, does not make it any stronger or any clearer.

When the railways came because they alleged that the compensation Bill C-155 afforded them was barely enough, it was contended that it might be some sort of an excuse for the CTC not to enforce Section 262. The amendment that has been circulated, I believe, makes it clear that is no excuse and the compensation provided by Bill C-255 is adequate.

The amendment: Again from the point of view of drafting legislation, one objection I would have is that it repeats a good part of the law. In large measure I think we should try to co-ordinate statutes and when something is said and we want to deviate to reinforce it, I think we should concentrate on it rather than repeat extensive provisions of the law that already exist.

I have a number of observations on specific wording, but I think for the moment I would like to go immediately to Clause 34.(10)(b). This is an opportunity to discuss a bit the way Section 262 is structured.

Section 262 puts on the railways a legal obligation to provide adequate services. Section 262 also gives, as a responsibility to the commission, the power and the duty to enforce that legal obligation. In other words, the commission in its own right can look at a situation, whether it is brought to the attention of the commission by the minister, the Governor in Council, any shipper, the administrator, the Canadian Wheat Board, the Canadian Grain Commission. The commission in its own right can look into a situation and determine that adequate service is not provided by the railways and order a railway to provide a better service.

Section 262 also states that a shipper or a person who has suffered some pecuniary loss or damages as a result of a railway not doing what it has to do under Section 262 can claim some damages. It is normally the person who suffers the damage who claims such a damage. So to deem the administrator to be a shipper would not give him any right, I do not think—it would be quite extraordinary—to claim the damages suffered in his opinion by a number of third parties. I would think normally the onus is on the third party that is being aggrieved to claim for damages.

[Translation]

répercussions très étendues; je ne sais pas combien de temps il nous faudrait pour étudier toutes les répercussions possibles.

Je crois que M. Lefebvre pourrait ici formuler quelques remarques.

M. D. Lefebvre: Monsieur le président, j'aimerais déclarer officiellement que le projet de loi C-155, dans sa version actuelle, indique clairement selon moi que l'article 262 s'y applique. Néanmoins, je pourrais ajouter que le fait de répéter dans une loi ce qui se trouve déjà ailleurs, même dans tous les détails, ne rend pas ces dispositions plus fortes ou plus claires.

Lorsque les sociétés ferroviaires ont comparu en alléguant que la rémunération prévue à leur endroit par le projet de loi C-155 était à peine suffisante, on a prétendu qu'il pourrait s'agir là d'un prétexte permettant à la CCT de ne pas appliquer l'article 262. Je crois que l'amendement qui a été distribué indique clairement que ce prétexte n'est pas valable et que la rémunération prévue au projet de loi C-155 est adéquate.

Quant à l'amendement, toujours sur le plan de la rédaction de mesures législatives, une de mes objections serait qu'il répète une bonne partie d'une loi établie. Je crois que dans la mesure du possible nous devons tenter de coordonner les lois et que lorsque nous désirons élaborer pour renforcer certaines dispositions, nous devrions nous concentrer sur ces dispositions au lieu d'en répéter de larges extraits dans un nouveau projet de loi.

J'aurais quelques remarques à formuler quant au libellé à certains endroits, mais j'aimerais pour l'instant passer directement à l'alinéa 34.(10)(b). Cela me donnera l'occasion d'aborder la structure de l'article 262.

L'article 262 impose aux sociétés ferroviaires l'obligation juridique d'offrir des services convenables. L'article donne également à la Commission, dans le cadre de ses responsabilités, le pouvoir et le devoir de faire respecter cette obligation juridique. Autrement dit, la Commission peut, de son propre chef, étudier une situation, qu'elle ait été portée à son attention par le ministre, le gouverneur en conseil, un expéditeur, l'administrateur, la Commission canadienne du blé ou la Commission canadienne des grains. De son propre chef, la Commission peut examiner une situation, déterminer que les sociétés ferroviaires n'ont pas fourni un service convenable et leur ordonner d'améliorer leur service.

L'article 26 prévoit également qu'un expéditeur ou une personne ayant subi des pertes financières ou des dommages parce qu'une société ferroviaire n'a pas respecté ses obligations en vertu de l'article 262 peut réclamer des dommages-intérêts. C'est habituellement la victime des pertes ou des dommages qui peut réclamer des dommages-intérêts. Par conséquent, je ne crois pas que le fait de désigner l'administrateur comme un expéditeur puisse lui donner le droit de réclamer des dommages-intérêts pour les torts subis à son avis par des tiers, ce serait fort surprenant. Je crois que normalement, c'est à la

[Texte]

So the consequences and the purposes of making a shipper out of the administrator for the purposes of this bill are not clear. On the one hand, I do not think it is necessary in order for the commission to force the railways to do what they legally have to do. Secondly, it is not very useful to claim damages, because such damages should be claimed by the aggrieved party.

Another clause that is new is Clause 34.(8). At present, Section 262 gives the responsibility to the commission to judge what is, in any particular set of circumstances, adequate service for a facility. Frankly, I do not think that if we were now to carry the amendment that we suggested—it says that it applies to the movement of grain and that the railways are fully compensated—I do not think that Clause 34.(8) adds anything, because the judgments of the commission as to what is adequate for transportation of coal or grain are necessarily different; they are two different commodities, two different sets of circumstances. I do not really think it adds much to what we have now.

As for Clause 34.(9)(a), I think it repeats—more or less, with some variation—a proposal that was defeated yesterday or the day before; I do not recall exactly when. There are a couple of other clauses, the purposes of which I am not certain. I think Clause 34.(9)(b) specifies that certain sections of the National Transportation Act apply if they are required. I am not sure they are. I think they do by virtue of Section 5.

So I guess these are the general comments I would like to make at the present time.

Mr. McKnight: Mr. Chairman, if I can hold on to the committee a little longer, then I will yield the floor.

Just in reply to Mr. Lefebvre, and then I would like to ask Mr. Thompson the same questions, Mr. Lefebvre has assured us that Section 262 of the Railway Act applies under this bill. I would like to just take Mr. Lefebvre back in history. That was always the understanding of shippers of grain, that Section 262 had always applied, until a court case overruled that and said it did not apply. What we have attempted to do here is to make it more difficult. I am not attempting to prejudge a court; I am just trying to explain to Mr. Lefebvre, Mr. Chairman, the rationale why we would like to place this in this bill—for further comfort and solace to the people who are going to be paying the tariff.

As we say about making it more clear, we believe it does. If the law as it now exists allows the commission to act, placing the administrator in the form of a shipper, as I am sure Mr. Lefebvre is aware, it is very, very difficult for individual producers or a group of producers who have suffered a pecuniary loss to go and arm themselves with the necessary

[Traduction]

tierce personne qui s'estime lésée qu'il reviendrait de réclamer des dommages-intérêts.

Les conséquences et les objectifs du fait de désigner l'administrateur à titre d'expéditeur aux fins du projet de loi n'apparaissent donc pas clairement. En premier lieu, je ne crois pas que cette mesure s'impose pour que la Commission puisse ordonner aux sociétés ferroviaires de respecter leurs obligations juridiques. En deuxième lieu, cette désignation ne serait pas tellement utile pour réclamer des dommages-intérêts, puisque c'est à la partie lésée qu'il revient de le faire.

Le paragraphe 34.(8) est également nouveau. Actuellement, l'article 262 donne à la Commission la responsabilité de déterminer, en toute situation, ce qui constitue un service convenable pour des installations. Franchement, je ne crois pas que si nous adoptions l'amendement tel que suggéré, prévoyant son application au transport du grain et une indemnité entière pour les sociétés ferroviaires, je ne crois pas que le paragraphe 34.(8) ajoute quoi que ce soit, parce que le Commission déterminera nécessairement de façon différente ce qui constitue un service convenable pour le transport du grain ou du charbon; il s'agit de deux produits et de deux situations différentes. Ce paragraphe n'ajoute pas grand chose aux dispositions actuelles, selon moi.

Quant à l'alinéa 34.(9)(a), je crois qu'il reprend, avec quelques variations, une proposition rejetée hier ou avant-hier, je ne sais plus quand exactement. Je ne saisis pas non plus parfaitement l'objectif de certains autres paragraphes. Je crois que l'alinéa 34.(9)) stipule que certains articles de la Loi nationale sur les transports s'appliqueront au besoin. Je ne suis pas certain qu'ils soient nécessaires, mais je crois qu'ils s'appliqueraient en vertu de l'article 5.

Ce sont là mes remarques générales pour le moment.

M. McKnight: Monsieur le président, si je peux m'adresser brièvement au Comité, je céderai ensuite la parole.

Pour répondre à M. Lefebvre, et j'aimerais ensuite poser les mêmes questions à M. Thompson, M. Lefebvre nous a assuré que l'article 262 de la Loi sur les chemins de fer s'appliquerait en vertu du présent projet de loi. J'aimerais ramener M. Lefebvre quelques années en arrière. Les expéditeurs de grain ont toujours eu l'impression que l'article 262 s'appliquait à leur situation, jusqu'à ce qu'un tribunal en décide autrement. Nous tentons par cet amendement de rendre une telle décision plus difficile. Nous ne tentons pas de présumer des décisions des tribunaux; j'essaie seulement d'expliquer à M. Lefebvre, monsieur le président, pourquoi nous voudrions intégrer cet amendement au projet de loi afin de rassurer les gens qui paieront le tarif.

Comme nous le disions, nous croyons que cet amendement rend la situation plus claire. Si la loi actuelle permet à la commission d'intervenir, le fait de donner à l'administrateur un statut d'expéditeur... M. Lefebvre est conscient, j'en suis certain, qu'il est extrêmement ardu pour un producteur isolé ou un groupe de producteurs ayant subi des pertes financières

[Text]

legal advice to pursue an action against Canadian Pacific Limited and Canadian National Railways.

What we have done in particular to Clause 34.(10)(a) and Clause 34.(10)(b) is to use the offices of the administrator, and to try and balance out the financial resources that individual producers or groups of producers may have with those resources available to the administrator in bringing forward to the commission any hurt to shippers of grain. Mr. Lefebvre did not comment on Clause 34.(9)(c), (d), and (e) or say that Clause 34.(9)(a) or Clause 34.(9)(b)—Clause 34.(9)(a) in particular—did not reinforce and make more clear another part of the bill, which we feel it does.

Mr. Chairman, I would like now to ask Mr. Thompson, in particular referring to sections that are not, as we went through them . . . Mr. Lefebvre said repeating something that is already there does not make it any stronger, but our contention would be that by placing this in the bill, we do make Section 262 of the Railway Act something that would in all likelihood have more weight than a portion of an act placed outside the bill.

I would first like Mr. Thompson to comment on that. I would like him to comment on Clause 34.(8), where we are again trying to clarify and make certain that the understanding and the undertaking we have been given by the witnesses and the general counsel for the department are more specific. Again, if the clauses we have placed in Clause 34.(9) do not indeed reinforce what is already in the bill through some powers we have given to the administrator—and again, to my point on the administrator acting as a shipper, so he would be able to, on behalf of producers or a group of producers or shippers, carry out what I guess I as a dirt farmer would call a class action.

The Chairman: Mr. Thompson.

Mr. Thompson: First of all, Mr. Chairman, I take it as settled that there is no opposition to the inclusion of Section 262 by the government. There has been some discussion about that, and I think we can accept that the provisions of Section 262 will be included somehow in this particular bill.

What this particular amendment does is take a look at Section 262 and convert it to a specific situation applying to grain. Insofar as it does that, I would think there is no debate on those issues unless it is felt that the modification of the provision somehow offends against some rule or whatever.

The one change, I suppose, within Section 262 might be subsection (4), which has now been restated so as to refer explicitly to the toll lawfully imposed by this proposed act. But that I do not think changes the spirit of the provision, the parent provision if you like, found in the equivalent part of Section 262.

So basically Section 262 is reproduced here with such modifications as make it apply specifically to grain. However, when we do get into subclause (8), that is a provision that is new in the sense that it contemplates a possible argument by

[Translation]

de se doter des ressources juridiques nécessaires pour intenter des poursuites contre le Canadien Pacifique Limitée et le Canadien National (Rail).

Plus particulièrement, nous avons tenté aux alinéas 34(10)a) et 34(10)b) d'avoir recours aux ressources de l'administrateur et de les combiner aux ressources financières de producteurs isolés ou de groupes de producteurs pour parvenir à présenter à la commission les torts encourus par les expéditeurs de grain. M. Lefebvre n'a pas traité des alinéas 34(9)c), d) et e) ou déclaré que les alinéas 34(9)a) ou b), a) en particulier, ne renforçaient pas et n'éclaircissaient pas une autre partie du projet de loi, ce qui est notre impression.

Monsieur le président, j'aimerais maintenant demander à M. Thompson, en particulier à l'égard des paragraphes qui ne sont pas, lorsque nous les avons abordés . . . M. Lefebvre a déclaré que le fait de répéter ce qui existe déjà ne le renforce pas, mais nous soutenons qu'en intégrant cet amendement au projet de loi, nous ferons de l'article 262 de la Loi sur les chemins de fer une disposition probablement plus influente qu'une partie de loi externe au présent projet de loi.

J'aimerais avoir la réaction de M. Thompson à cet égard. J'aimerais entendre son opinion du paragraphe 34(8), où nous essayons là encore d'éclaircir et de préciser les explications et les engagements des témoins et du conseiller juridique général du ministère. J'aimerais également qu'il indique si les dispositions du paragraphe 34(9) ne renforcent pas effectivement ce qui figure déjà dans le projet de loi en accordant quelques pouvoirs à l'administrateur; c'est là encore mon argument, que le fait de désigner l'administrateur à titre d'expéditeur lui permettrait d'intenter au nom de producteurs ou de groupes de producteurs ou d'expéditeurs ce que j'appellerais à titre de petit fermier un genre de recours collectif.

Le président: Monsieur Thompson.

M. Thompson: Tout d'abord, monsieur le président, je prends pour acquis que le gouvernement ne s'oppose pas à l'inclusion de l'article 262. Nous en avons discuté et je crois que nous pouvons accepter que les dispositions de l'article 262 soient intégrées d'une façon quelconque au projet de loi.

Ce que cet amendement accomplit, c'est reprendre l'article 262 en l'adaptant à une situation précise touchant le grain. Sur ce plan, je ne crois pas qu'il y ait de désaccord, à moins que l'on estime que cette modification de l'article aille à l'encontre d'une règle ou quelque chose du genre.

Je crois que l'un des changements apportés à l'article 262 touche le paragraphe (4), maintenant reformulé pour mentionner explicitement la taxe légalement exigible en vertu de cette loi proposée. Je ne crois pas que cela change cependant l'esprit de la disposition équivalente de l'article 262, la disposition même si je puis m'exprimer ainsi.

Ainsi, on retrouve ici l'article 262, avec les modifications nécessaires pour qu'il s'applique spécifiquement au grain. Toutefois, lorsque nous arrivons au paragraphe (8), il s'agit d'une nouvelle disposition, en ce sens qu'elle envisage la

[Texte]

the railway company that the carriage of grain is such that the overall return to them is less attractive than what they receive, for example, when they carry coal or whatever. Now, in the past there have been allegations, perhaps some true and some false, that railway companies carry goods with care and attention that is in direct proportion to the money they get for them. I do not know whether that is true. That allegation has been made.

When the railway officials were here they indicated basically that the revenues they were going to get under the provisions of Bill C-155 were adequate, but one got the impression that they were saying that they were sort of minimally adequate or barely adequate. Now, in the event they would attempt to accord less beneficial treatment to grain traffic, subclause (8) is available for the commission to take a look at it.

In the case of subclause (9), when that item came up a couple of days ago, the department in commenting on the proposed amendment at that time said that this was a significant change that was proposed and that, if it were to be pursued, I believe the comment was that it should be the subject of a number of specific rules. So I presume that this particular provision, which is now governed by five paragraphs, contains some of the rules and limitations and so on which may have been in the minds of the department when they commented earlier. I am not going to speak to the merits of the particular proposed amendment. That has been done to some extent already.

The basic purpose of subclause (10) is to provide a means by which a senior government officer may, on behalf of the grain shipper or shippers, lead the way towards the recovery of some sort of remedy for a shipper or a group of shippers. If anyone is in doubt about the cost of litigation, I can assure them that litigation is extremely expensive and it is a very difficult burden for any small operator to bear. If the administrator were to bear this responsibility, it would be a very small matter in terms of the expenditures of the government, but it might be a very significant matter to assist the shippers. It is a sort of provision for the implementation of a class action. You will recall that when the committee referred to the Keyes case a few days ago . . . one of the objections raised in that case was that the class action attempted at that time was defective and was not successful for that and for other reasons. There are many ways to set up the right to institute a class action, and this may be one of them. So basically I suppose the purpose of the amendment is to address what might be called specific shortcomings in the operation of the transportation system for grain. Over the last few weeks it has become clear that while the bill contains fairly large provisions for general correction of deficiencies, there seems to be some lack of specific remedies available to deal with specific problems.

[Traduction]

possibilité qu'une société ferroviaire avance que le transport du grain est moins rentable pour elle que, par exemple, le transport du charbon ou d'un autre produit. Il y a déjà eu des accusations, peut-être vraies, peut-être fausses selon les cas, que les sociétés ferroviaires transportaient les produits avec une attention et des soins directement proportionnels au montant qu'elles en retiraient. Je ne sais pas si ces accusations sont fondées, mais elles ont été formulées.

Lorsque les représentants des sociétés ferroviaires ont comparu ici, ils ont finalement admis que leurs revenus en vertu des dispositions du projet de loi C-155 seraient adéquats, mais ils laissaient l'impression que ces revenus seraient à peine adéquats. S'ils tentaient éventuellement de traiter de façon moins avantageuse le transport du grain, le paragraphe (8) permettrait à la commission de se pencher sur la situation.

Dans le cas du paragraphe (9), lorsque l'on a abordé cette question il y a quelques jours, le ministère indiquait alors que l'amendement proposé à ce moment constituait un changement considérable et que si l'on allait de l'avant, je crois avoir compris que l'amendement aurait dû être assujéti à plusieurs règles précises. Je présume donc que cette disposition particulière, qui est maintenant régie par cinq paragraphes, comporte certaines des règles et limites auxquelles pouvait songer alors le ministère. Je ne traiterai pas des mérites de l'amendement proposé, ce qui a déjà été fait dans une certaine mesure.

L'objectif fondamental du paragraphe (10) est de fournir un moyen permettant à un haut fonctionnaire, au nom d'un ou plusieurs expéditeurs de grain, de faire les premiers pas en vue d'obtenir certaines mesures de réparation pour le ou les expéditeurs en question. Si quelqu'un doute du coût élevé d'un recours juridique, je puis l'assurer que ces frais sont extrêmement élevés et qu'il s'agit d'un très lourd fardeau pour n'importe quel petit exploitant. Si l'administrateur assumait cette responsabilité, il en coûterait très peu au gouvernement mais il pourrait s'agir d'une aide fort considérable pour les expéditeurs. Cette disposition permet un genre de recours collectif. On se rappellera de la cause Keyes mentionnée devant le Comité il y a quelques jours; l'une des objections soulevées était que le recours collectif intenté à cette époque présentait des vices de forme et que c'est pour cette raison et d'autres qu'il n'a pas été couronné de succès. Il existe plusieurs façons d'accorder le droit d'intenter un recours collectif et celle-là pourrait en être une. Finalement, je suppose que l'objet de cet amendement est de s'attaquer à ce que l'on pourrait qualifier de lacunes précises dans le fonctionnement du système du transport du grain. Il est apparu au cours des dernières semaines que le projet de loi renferme de grandes dispositions correctives dont la portée est plutôt générale, mais qu'il n'offre pas de recours spécifiques lorsqu'il s'agit de problèmes bien particuliers.

For example, just recently I think it was generally agreed that the provision of Clause 30 dealing with the investigation

Tout récemment, par exemple, je pense qu'on s'entendait pour dire que la disposition de la clause 30 qui traite de

[Text]

of the allocation of cars is not a provision that would be available to deal on a really quick basis with a particular problem taking place at a particular point. In order to balance the remedial provisions of the bill, I think short-term remedies or rapidly implementable remedies should be available for the shipper; then the long-term sort of systemic corrections can be done by clauses such as Clause 30.

Mr. McKnight: Mr. Chairman, Mr. Thompson has had an opportunity to see the proposed amendment from the government. Could you compare these two as to the specifics and the ability of the amendment we have placed—compared, in your opinion, to the ability of the government's amendment to make specific and bind the railroads by specific clauses in this bill to the performance and the . . . ? The whole rationale of this was to be sure there was every form of comfort, both legal and psychological, to the people who are paying the bill and the producers who are going to be moving grain. Again, compare it to the ability of a group of producers or a producer to have an action taken on his behalf through the administrator classified as a shipper.

In particular—through you, Mr. Chairman—compare Clause 34.(8) in the amendment we have presented and Clauses 34.(9) and 34.(10). Our opinion was that the government amendment, putting Section 262 in, left all these things to happenstance or to a more loose interpretation than we would like to see within Bill C-155.

Mr. K. Thompson: Mr. Chairman, I think the government amendment certainly represents a welcome change from what their earlier position was. I think that incorporating Section 262 specifically is a matter of some comfort to shippers, but it is a far less remedial provision than the amendment before the committee. It does not enable the administrator to act on behalf of shippers, and it does not deal with reciprocal actions and so on. I think it is a step in the right direction, but I think the amendment before the committee is a more advanced and sophisticated remedial measure, which is custom-made to direct itself to the peculiar aspects of this bill.

The Chairman: Mr. Lefebvre.

Mr. D. Lefebvre: I have just a few comments on what has been said, Mr. Chairman.

First, Mr. McKnight mentioned that repeating a good part of Section 262 or repeating some other laws in this bill somehow adds some emphasis to . . .

Mr. McKnight: Some comfort, I believe I said.

Mr. D. Lefebvre: Some comfort. If the law is spelled out somewhere, I think the repetition again does not add any emphasis. Frankly, there is no rule of interpretation whatsoever that would say that a provision in a particular bill or in a specific bill adds any strength to a provision.

[Translation]

l'enquête sur l'affectation des wagons ne se prêterait pas au règlement rapide d'un problème particulier surgissant en un point particulier. Pour mieux équilibrer l'appareil correctif du projet de loi, je pense qu'il faudrait mettre à la disposition de l'expéditeur des recours à court terme ou des moyens de règlement rapide; les clauses comme la clause 30 serviraient alors à corriger les lacunes plus générales du système.

M. McKnight: Monsieur le président, M. Thompson a eu l'occasion de voir l'amendement proposé par le gouvernement. Pourriez-vous comparer cet amendement avec celui que nous avons déposé et nous dire comment, à votre avis, celui du gouvernement pourrait, comparé au nôtre, lier dans ce projet de loi les chemins de fer par des clauses expresses . . . ? Il s'agit en fin de compte de donner toute l'assurance voulue, tant sur le plan juridique que sur le plan psychologique, aux personnes qui paient la note et aux producteurs qui vont expédier du grain. Comparez ensuite comment, dans l'un et l'autre amendement, un producteur ou un groupe de producteurs peut se faire représenter en justice par l'administrateur classé comme un expéditeur.

En particulier—ceci s'adresse à vous, monsieur le président—comparez la clause 34.(8) dans l'amendement que nous avons présenté aux clauses 34.(9) et 34.(10). À notre avis, en incorporant l'article 262, l'amendement du gouvernement laisse toutes ces choses au hasard ou les livre à une interprétation plus lâche que celle que nous aimerions voir dans le projet de loi C-155.

M. K. Thompson: Monsieur le président, je pense que l'amendement du gouvernement représente un heureux changement par rapport à la position antérieure de ce dernier. En incorporant expressément l'article 262, il rassure quelque peu les expéditeurs, mais il est loin d'offrir un recours aussi complet que l'amendement dont le comité est saisi présentement. Il ne permet pas à l'administrateur d'agir pour le compte des expéditeurs, il ne traite pas non plus des poursuites réciproques, et ainsi de suite. C'est certainement un pas dans la bonne direction, mais je crois que l'amendement que nous avons ici offre des correctifs beaucoup plus recherchés et beaucoup mieux adaptés aux besoins particuliers de ce projet de loi.

Le président: Monsieur Lefebvre.

M. D. Lefebvre: Juste quelques commentaires sur ce qui a été dit, monsieur le président.

D'abord, M. McKnight a mentionné que le fait de répéter une bonne partie de l'article 262 ou de répéter quelques autres lois dans le projet de loi donne en quelque sorte plus de poids à . . .

M. McKnight: J'ai parlé d'assurance, je crois.

M. D. Lefebvre: Bon, d'assurance. Si la loi est énoncée quelque part, je ne pense pas que la répétition ajoute grand chose. Franchement, il n'existe aucune règle d'interprétation qui dit qu'une disposition dans un projet de loi donnée renforce le moins d'une autre disposition.

[Texte]

The other comment I would like to make is that there seems to be a concern with the fact that recourse to Section 262 can be cumbersome.

• 1735

Again I would like to repeat that the commission can on its own investigate a situation, and I think it is worth mentioning that Section 262 applies to all commodities, and you do have small shippers, not only in grain, but small shippers of cattle or any other sort of commodity, and Section 262 is their remedial action. So I am not sure that it is just in grain that you have this situation.

Mr. McKnight: The administrator acting on behalf of, and designated as, a shipper could instigate an action through the commission more rapidly than waiting for an individual or a group of individuals, or in fact waiting for the commission to take action on its own, which, Mr. Lefebvre, with all due respect, is not something that happens with the rapidity people would like to see.

Mr. D. Lefebvre: That is not what I am saying, Mr. Chairman. I am saying the administrator, as things now stand, can bring forth to the commission any situation which in his view the commission should look into because the railways are not fulfilling their legal obligations under Section 262, and the fact that we say he is a shipper does not add anything because Section 262 does not say that any action shall be brought forward by a shipper. There is no mention as to who can bring forth to the commission any situation which warrants some looking into.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, as one who has had two bitter experiences in trying to get the CTC to act under Section 262, in the case of several farmers who tried to act under the provisions of Section 262, those farmers were turned down because they were not called a shipper. The courts turned them down because they were not classified as a shipper. It was board grain.

Now, if the GTA is not a shipper, he can complain all he likes to the CTC and he can go to court: he is not a shipper, he is out of court. I tried it with grain cars, I tried it with livestock cars, and all the CTC did was respond to me, after the railroads and I went back and forth two or three times each, that the railroads were making a reasonable effort to provide suitable accommodation for traffic offered under Section 262. Now, can you name me any occasion—I cannot think of any in the 15 years I have been here—where the CTC on its own used Section 262?

Mr. D. Lefebvre: Mr. Chairman, I think Mr. Benjamin is raising an interesting question, because he himself brought forth to the CTC a situation where he thought there were inadequate services, and the CTC did accept the representa-

[Traduction]

L'autre commentaire que j'aimerais faire est qu'on semble craindre qu'il puisse être embarrassant d'invoquer l'article 262.

Encore une fois, je tiens à répéter que la commission peut de son propre chef faire enquête sur une situation, et je crois qu'il est bon de mentionner ici que l'article 262 s'applique à tous les produits, car il y a aussi de petits expéditeurs, non seulement de grain, mais aussi de bétail et de toutes sortes d'autres produits, et qu'ils comptent sur l'article 262 pour se protéger. Je ne suis pas certain que la situation s'applique seulement au transport du grain.

M. McKnight: L'administrateur agissant pour le compte d'un expéditeur, et désigné comme un expéditeur, pourrait intenter une poursuite auprès de la commission beaucoup plus rapidement que s'il fallait attendre qu'un individu ou un groupe d'individus, ou qu'en fait la commission agisse de sa propre initiative, ce qui, monsieur Lefebvre, avec tout le respect qui vous est dû, prend beaucoup plus de temps qu'on ne le souhaiterait généralement.

M. D. Lefebvre: Ce n'est pas ce que je dis, monsieur le président. Je dis que l'administrateur, dans l'état actuel des choses, peut signaler à la commission toute situation qui, à ses yeux, mérite d'être examinée parce que les chemins de fer ne s'acquittent pas de leurs obligations en vertu de l'article 262. Qu'il soit un expéditeur ou non ne change rien à l'affaire parce que l'article 262 ne dit pas qu'une action doit nécessairement émaner d'un expéditeur. Il n'est précisé nulle part qui peut signaler à la commission une situation qui mérite d'être examinée.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, par deux fois, j'ai essayé en vain d'amener la CCT à agir en vertu de l'article 262. Il s'agissait d'un groupe d'agriculteurs qui invoquait les dispositions de l'article 262. Et bien, les tribunaux ont rejeté leur requête parce qu'ils n'étaient pas désignés comme expéditeurs. Il s'agissait en l'occurrence de grain régi par la commission.

Maintenant, si l'OTG n'est pas un expéditeur, il peut se plaindre tant qu'il peut auprès de la CCT et peut même aller en cour: s'il n'est pas un expéditeur, sa requête ne sera même pas retenue. J'ai essayé une fois avec des wagons à grain, puis une autre fois avec des wagons à bestiaux. Après que les représentants des chemins de fer et moi-même ayons eu fait la navette deux ou trois fois, la CCT m'a répondu que les chemins de fer faisaient un effort raisonnable pour fournir les aménagements nécessaires au transport, comme le veut l'article 262. Maintenant, pouvez-vous me citer une seule occasion—personnellement, je n'en ai jamais vu une en 15 ans de pratique—où la CCT a invoqué par elle-même l'article 262?

M. D. Lefebvre: Monsieur le président, je pense que M. Benjamin soulève ici une intéressante question, parce qu'il a lui-même signalé à la CCT une situation où, à son avis, les services laissaient à désirer. En l'occurrence, la CCT a accepté

[Text]

tions to look into the matter and decided that in the circumstances, as Mr. Thompson pointed out the other day, there were adequate services and there was no need to order the railways to provide more services.

The other point that Mr. Benjamin raises is the KIIST decision, where some persons went to court and claimed damages as a result of the railways not providing adequate services, and the court declared they were not the aggrieved parties. The aggrieved parties were some other people and therefore the courts said: You did not suffer damage because you were not the shipper; you were not the person who had the contract to ship the grain, and you are not the person that suffered the damage.

That is the reason why I do not think that even if this clause was passed, it would make a lot of difference.

Mr. Benjamin: Well, would it not then be the case that even if the GTA were classed as a shipper, since he is not the one that suffered the damage, he could not do anything about it either?

Mr. D. Lefebvre: That is right. Even under this clause.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, any amendment to this legislation—and I do not give a darn whether it is Liberal, Conservative, or NDP legislation—that enhances the access to, the opportunity for, the use of, Section 262, is a plus.

• 1740

Mr. D. Lefebvre: Mr. Chairman . . .

Mr. Benjamin: The more Mr. Lefebvre talks, the more I am convinced this has to be in the bill.

Mr. D. Lefebvre: It is a very generally accepted principle that if you want to go to court and claim some damages, you must have suffered some damages. You cannot go to court and claim damages that have been suffered by third parties.

The Chairman: Mr. Flis.

Mr. Flis: Mr. Chairman, I think the discussion we have had has illuminated the intention of the bill. It certainly does spell everything out clearly. I think one of the tasks before us is to try to simplify this bill, because we have heard from many witnesses that it is complicated, it is cumbersome, etc. I think if we accept this it would just make it more complicated and more cumbersome. I certainly do not want to get into class action suits and everything else in the bill that is before us.

We have heard about the history of Section 262 when previous actions were taking place and there was no Bill C-155. We have offered an alternative, which we will put on page 16.

I would ask you, Mr. Chairman, because I have one eye on the clock and I know the House is waiting for this bill, to put the question. If the opposition does not want to support our amendment, fine; we certainly cannot support theirs. But I think our intention—and this is why Mr. Mazankowski and I exchanged these amendments ahead of time—was to see if we

[Translation]

d'examiner la situation et a décidé que dans les circonstances, comme M. Thompson le faisait remarquer l'autre jour, les services offerts étaient suffisants et qu'il n'y avait pas lieu d'ordonner aux chemins de fer d'en fournir davantage.

L'autre point que M. Benjamin soulève est la décision rendue dans l'affaire KIIST, où quelques personnes réclamaient des dommages-intérêts parce que le chemin de fer ne leur avait pas fourni des services adéquats. Le tribunal les a déboutées parce qu'elles ne représentaient pas la partie lésée. La partie lésée était quelqu'un d'autre, aussi le tribunal leur a dit: vous n'avez pas subi de dommages parce que vous n'étiez pas l'expéditeur, vous n'étiez pas la personne qui a signé le contrat d'expédition du grain.

Voilà pourquoi je pense que cette clause ne ferait pas beaucoup de différence, même si elle était adoptée.

M. Benjamin: Or donc, même si l'OTG était désigné comme expéditeur, il ne pourrait rien faire non plus puisqu'il n'est pas celui qui subit les dommages, n'est-ce pas?

M. D. Lefebvre: C'est vrai. Même avec cette clause.

M. Benjamin: Monsieur le président, tout amendement à ce projet de loi—et je me fiche qu'il soit libéral, conservateur ou néo-démocrate—tout amendement qui améliore les possibilités de recours à l'article 262 est un pas dans la bonne voie.

M. D. Lefebvre: Monsieur le président . . .

M. Benjamin: Plus M. Lefebvre parle, plus je suis convaincu qu'il faut que ce soit intégré au projet de loi.

M. D. Lefebvre: Il y a un principe très généralement accepté qui veut que si vous voulez intenter une poursuite en dommages-intérêts, vous devez avoir subi des dommages. Vous ne pouvez intenter une poursuite en dommages-intérêts pour les dommages subis par une tierce partie.

Le président: Monsieur Flis.

M. Flis: Monsieur le président, je crois que la discussion que nous avons eue a éclairé l'esprit du projet de loi. Cela explique tout clairement. Je crois que l'une des tâches que nous avons est de simplifier ce projet de loi parce que plusieurs témoins nous ont dit qu'il est compliqué, qu'il est lourd, etc. Je crois que si nous acceptons cela, ça le rendra seulement plus compliqué et plus lourd. Je ne veux sûrement pas m'aventurer dans les actions collectives en dommages-intérêts et tout le reste dans ce projet de loi.

Nous avons entendu ce qui s'est passé avec l'article 262 qui a donné lieu à des actions alors qu'il n'y avait pas de projet de loi C-155. Nous avons offert une solution de rechange que nous mettrons à la page 16.

Je demanderais, monsieur le président, parce que je surveille l'heure et que je sais que la Chambre attend ce projet de loi, que le comité se prononce sur cette question. Si l'opposition ne veut pas appuyer notre amendement, c'est bien; nous ne pouvons certainement pas appuyer le leur. Mais je crois que notre intention—et c'est pourquoi M. Mazankowski et moi

[Texte]

could cover in a simple format what Mr. McKnight's amendment wants to achieve. Maybe it will not achieve everything, but hopefully it will achieve most of what we wanted there. So, Mr. Chairman, I would ask you to call for the question on Mr. McKnight's amendment so that we can proceed.

The Chairman: I have one question to the officials first, Mr. Flis.

Mr. Kroeger, why did you not include your proposed amendment in the original draft of the bill?

Mr. Kroeger: Because, Mr. Chairman, it has been our view throughout that Section 262 does apply; that is still our view. The amendment that Mr. Flis refers to includes the prefatory phrase "for greater certainty", which means that we do not really think you need this, but just in case, here it is.

On that point, incidentally, although Mr. Thompson characterized the introduction of this amendment as a welcome change in the government's position, I am not aware of any opposition ever having been expressed before this committee to an inclusion of a reference to Section 262 in this bill.

There seems to be a sense that to eliminate any doubt, an explicit reference would be useful. In that sense, there is no problem from our point of view, Mr. Chairman. The only reason we did not include it was we took it for granted that Section 262 would be applicable.

The Chairman: Thank you. The question then is on the amendment.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I thought there was some . . . When Mr. McKnight moved this, or presented it . . .

The Chairman: No, he moved it.

Mr. Benjamin: I thought that this, along with the earlier one that Mr. Mazankowski proposed, we would leave stand for further consideration.

The Chairman: No, no. There was no agreement to stand this one that I am aware of. It was suggested, but it was not agreed to.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I think all of us want to be careful on this whole issue. It may be that a government amendment or Mr. McKnight's or a variation of either one would be a new Clause 34 or Clause 35, whatever. I think we should let this lay over, at least until tomorrow. In light of the discussion and the responses we have had with the officials, Mr. McKnight may want to reword his or Mr. Flis may want to submit a revised amendment of his own. I do not think we should shut the doors just on the issue of Section 262.

The Chairman: Well, the question has been called for, and I do not see that I have any alternative but to put it.

Mr. McKnight.

[Traduction]

avons échangé ces amendements à l'avance—était de voir si nous pouvions couvrir d'une façon simple ce que l'amendement de M. McKnight veut réaliser. Peut-être cela ne règlera-t-il pas tout, mais nous espérons que cela règlera la plus grande partie de ce que nous souhaitons. Monsieur le président, je vous demanderai donc de demander à ce comité de se prononcer sur l'amendement de M. McKnight afin que nous puissions aller de l'avant.

Le président: J'ai une question pour les hauts fonctionnaires d'abord, monsieur Flis.

Monsieur Kroeger, pourquoi n'avez-vous pas inclus votre amendement dans l'ébauche initiale du projet de loi?

M. Kroeger: Parce que nous étions d'avis, monsieur le président, que l'article 262 s'appliquait; et c'est toujours notre avis. L'amendement que mentionne M. Flis contient l'expression préliminaire «pour plus de certitude», ce qui veut dire que nous ne croyons pas vraiment que vous en ayez besoin, mais elle est là juste au cas.

Soit dit en passant, sur ce point, bien que M. Thompson ait qualifié la présentation de cet amendement de changement bienvenu de la position du gouvernement, à ma connaissance, aucune opposition n'a été exprimée devant ce comité à l'intégration de ce projet de loi d'une référence à l'article 262.

On semble croire qu'une référence peut être utile pour écarter tout doute. En ce sens, il n'y a pas de problème à notre avis, monsieur le président. Il ne faisait pas de doute à nos yeux que l'article 262 s'appliquerait et c'est la seule raison pour laquelle nous ne l'avons pas intégrer.

Le président: Merci. L'amendement est donc mis aux voix.

M. Benjamin: Monsieur le président, je croyais qu'il y avait certains. . . Lorsque M. McKnight a proposé cela, ou l'a présenté . . .

Le président: Non, il l'a proposé.

M. Benjamin: Je crois que cet amendement, de même que l'amendement antérieur proposé par M. Mazankowski, a été réservé.

Le président: Non, non, On ne s'est pas entendu pour le réserver, à ma connaissance. On l'a suggéré, mais on ne l'a pas adopté.

M. Benjamin: Monsieur le président, je crois que nous voulons tous être prudents sur cette question. C'est peut-être que l'amendement du gouvernement, celui de M. McKnight ou une variante de l'un des deux constituerait un nouvel article 34 ou 35. Je crois que nous devrions remettre cela au moins jusqu'à demain. Suite à la discussion et aux réponses que nous avons obtenues des hauts fonctionnaires, M. McKnight pourrait vouloir reformuler son amendement ou M. Flis pourrait présenter un nouvel amendement. Je crois que nous ne devrions pas clore la question de l'article 262.

Le président: Et bien, la question a été mise aux voix et je ne vois pas d'autre choix que d'aller de l'avant.

Monsieur McKnight.

[Text]

Mr. McKnight: Before you call it, Mr. Chairman, could I have the opportunity to say a few things if you are going to call the question? I find that we have spent about 25 minutes to 30 minutes on this.

Mr. Benjamin: On a major item.

Mr. McKnight: Several producers have spent years trying to have their day in court and day before the CTC. I do not want to unduly hold the committee, but I do think, in light of what the officials have said, that the one part, the government amendment, covers some of our concerns; the other concerns that we have put in I think strengthen the government amendment.

• 1745

Perhaps there is some way of reaching, as Mr. Benjamin has suggested, a compromise to blend the two concerns. Obviously the government has no concern about using Section 262 within this act; we have some concerns that it does not go far enough. If the government members wish to place their concerns with ours and put it together; if tomorrow an agreement could be reached, or if over the dinner hour we could reach some agreement, Mr. Chairman, I would be only too willing to make that attempt. We, of course, are in your hands. The officials have admitted that some of these things are already covered in the bill. The counsel to the committee has said that the amendment on the one part that we have placed in here is new and offers to the shippers of grain something they do not have in any other part of this bill. I just find that to rapidly rush off without . . . you know, we have heard from the parliamentary secretary as to his amendment. He asked if we had looked at it. We said we had. I replied to him some of the shortfalls we saw in it. I would like to hear, Mr. Chairman, through you, from the parliamentary secretary on behalf of the minister of some of the problems he sees with the amendment we have placed. We have enunciated the problems we see with the government amendment, and if he could enunciate the problems he sees with ours in sections 8, 9, through 10, we would like to take that opportunity to explore and see if there is some way it could be put together.

Mr. Flis: Mr. Chairman, I think we expressed our wish on this side of the table, and my wish was that after a lengthy debate on this we would like the question put.

The Chairman: Well, now we are getting into the same predicament we have been in before. Mr. McKnight asked to wrap up on it; I allowed him to speak again. He asked a question of Mr. Flis and it was answered. If I start going to other members then we open it up for a whole additional round.

Mr. Benjamin: On a point of order, Mr. Chairman.

The Chairman: On a point of order, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, on a point of order, in pursuit of what Mr. Mazankowski and others have repeatedly said in terms of co-operating and negotiating and discussing, I

[Translation]

M. McKnight: Avant de la mettre aux voix, monsieur le président, pourrais-je faire quelques remarques puisque nous allons la mettre aux voix? Je vois que nous avons passé 25 ou 30 minutes là-dessus.

M. Benjamin: Sur une question de première importance.

M. McKnight: Plusieurs producteurs, pendant des années, ont essayé de défendre leur cause devant la CCT. Je ne veux pas retenir le comité inutilement, mais je crois, à la lumière de ce qu'ont dit les hauts fonctionnaires que l'amendement du gouvernement, couvre une partie de nos préoccupations; les autres préoccupations que nous avons ajoutées renforcent l'amendement du gouvernement.

Comme l'a suggéré M. Benjamin, il y a peut-être une façon de trouver un compromis entre les deux préoccupations. Le gouvernement n'a évidemment pas d'inquiétude quant à l'usage de l'article 262 dans le cadre de cette loi; mais nous avons des inquiétudes dans le sens qu'il ne va pas assez loin. Si les députés du parti gouvernemental désirent intégrer leurs préoccupations aux nôtres; si une entente pouvait être passée demain ou après le dîner, monsieur le président, je serais vraiment prêt à essayer. Bien sûr, cela tient à vous. Les hauts fonctionnaires ont admis que certaines choses sont déjà prévues dans le projet de loi. Le conseiller du Comité a dit que l'amendement d'une partie que nous avons ajoutée est nouveau et offre aux expéditeurs de grain quelque chose qu'ils n'obtiennent dans aucune autre partie de ce projet de loi. Je trouve seulement que d'aller trop vite—vous savez, nous avons entendu la déclaration du secrétaire parlementaire sur cet amendement. Il a demandé si nous l'avions étudié. Nous avons dit que oui. Je lui ai mentionné certaines des failles que nous y trouvons. Monsieur le président, j'aimerais entendre de votre bouche, ce que le secrétaire parlementaire, au nom du ministre, voit comme problèmes dans l'amendement que nous avons présenté. Nous avons énoncé les problèmes que nous voyons dans l'amendement du gouvernement, et s'il pouvait énoncer les problèmes qu'il voit dans le nôtre dans les articles 8, 9 et 10, nous aimerions saisir cette occasion pour explorer et voir s'il n'y a pas une façon de les intégrer.

M. Flis: Monsieur le président, je crois que nous avons exprimé notre souhait de ce côté-ci de la table, et nous souhaitons qu'après un long débat, la question soit mise aux voix.

Le président: Nous sommes maintenant dans la même situation que celle que nous avons déjà connue. M. McKnight a demandé à faire le point sur cette question; je lui ai permis de parler. Il a posé une question à M. Flis et a obtenu une réponse. Si je commence à permettre cela à d'autres membres, nous entrons dans une autre ronde encore une fois.

M. Benjamin: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Le président: Un rappel au Règlement, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, un rappel au Règlement, à la suite de ce qu'ont répété M. Mazankowski et d'autres sur la coopération, la négociation et la discussion,

[Texte]

would like to ask for the unanimous consent of the committee that this matter be allowed to stand until after the supper hour.

An hon. Member: Agreed.

Mr. Benjamin: Negotiations and discussions can continue and if we do not go back to it until 10.00 tonight I do not care, but let us not shut any doors now.

An hon. Member: *d'accord.*

Mr. Benjamin: If we have consent we can do it, Mr. Chairman. I am sorry, I should not be telling you your business.

The Chairman: Mr. Benjamin has moved a motion that it stand. I am not sure how you stand . . .

Mr. Benjamin: I did not really mean it as a motion. Just unanimous consent that the matter be allowed to stand.

The Chairman: Furthermore, Mr. Benjamin raised a matter on a point of order, and you cannot use a point of order to move a motion.

The Benjamin: That is right. I did not move a motion, Mr. Chairman, I just asked if we could have . . .

The Chairman: Oh, I am sorry.

Mr. Benjamin: —unanimous consent that this matter be allowed to stand until later today.

The Chairman: Do we have unanimous consent?

An hon. Member: No.

The Chairman: There is not unanimous consent.

Mr. Neil: On a point of order, Mr. Chairman; the parliamentary secretary talked about a lengthy debate on this particular section. We have been going a little more than half an hour. Only two individuals have spoken on the amendment and basically they have addressed questions to the two counsel.

• 1750

When the minister was before the committee he indicated to the committee that he would welcome suggestions from this committee. It seems to me that if we are going to make recommendations and suggestions to the minister, we should have an opportunity, not only to discuss particular clauses or amendments in detail, but to consider them for a reasonable length of time. This is a lengthy amendment. I appreciate that the government has also put in an amendment in a much shorter and simpler form, but it seems to me that in the interests of making this the best bill possible, in the interest of co-operating and in the interest of this committee's making recommendations to the minister, it would be in order that we have this particular amendment considered at least over the dinner hour by the officials of the department; to do perhaps as Mr. Benjamin suggested, take the government amendment and our amendment and make what they feel is a satisfactory clause. As I say, we want to make the best bill possible. We

[Traduction]

j'aimerais demander le consentement unanime du Comité afin que cette question soit réservée jusqu'après le souper.

Une voix: Adopté.

M. Benjamin: Les négociations et les discussions peuvent continuer et qu'importe si nous n'y revenons pas avant 20h, mais ne fermons pas de portes maintenant.

Une voix: *Agreed.*

M. Benjamin: Si le Comité y consent, nous pouvons le faire, monsieur le président. Je m'excuse, je ne devrais pas vous dire ce que vous devez faire.

Le président: M. Benjamin a proposé que cela soit réservé. Je ne suis pas sûr . . .

M. Benjamin: Je ne le voyais pas vraiment comme une motion. Seulement le consentement unanime à ce que la question soit réservée.

Le président: De plus, M. Benjamin a invoqué le Règlement et vous ne pouvez pas utiliser un rappel au Règlement pour proposer une motion.

M. Benjamin: C'est exact. Je n'ai pas proposé de motion, monsieur le président, j'ai seulement demandé que nous ayons . . .

Le président: Oh, je m'excuse.

M. Benjamin: Un consentement unanime à ce que cette question soit réservée jusqu'à plus tard aujourd'hui.

Le président: Avons-nous un consentement unanime?

Une voix: Non.

Le président: Il n'y a pas de consentement unanime.

M. Neil: Un rappel au Règlement, monsieur le président. Le secrétaire parlementaire a parlé d'un long débat sur cette question particulière. Nous avons discuté pendant un peu plus d'une demi-heure. Seuls deux membres ont parlé de cet amendement et ont, en fait, posé des questions aux deux conseillers.

Lorsque le ministre a comparu devant ce Comité, il a dit qu'il accepterait volontiers les suggestions de ce Comité. Il me semble que si nous devons faire des recommandations et des suggestions au ministre, nous devrions avoir l'occasion non seulement de pouvoir discuter les dispositions ou les amendements particuliers en détail, mais nous devrions disposer d'un temps raisonnable pour les étudier. C'est là un amendement qui est long. Je reconnais que le gouvernement a aussi présenté un amendement plus court et plus simple, mais il me semble qu'afin de faire le meilleur projet de loi possible, qu'en vue d'une bonne coopération et des recommandations que ce Comité devra faire au ministre, il serait raisonnable que cet amendement soit étudié au moins jusqu'après le dîner par les représentants du ministère; pour faire ce qu'a suggéré M. Benjamin, de prendre l'amendement du gouvernement et le nôtre et d'en faire une disposition qui soit satisfaisante. Comme je l'ai dit, nous voulons faire le meilleur projet de loi

[Text]

want to do the best we can for the producers and we want to be fair to the railways and the other system participants. Surely, it is not too much to ask that the matter be held over until later on this evening, perhaps when we adjourn or, if the officials have not had the opportunity of giving it full consideration, later on in the evening. We are very close to the time of adjournment; maybe we should simply adjourn at this point in time, and come back after dinner.

The Chairman: Mr. Flis.

Mr. Flis: I am taking myself back to Thursday night and the goodwill that was going to be around this table in future discussions and deliberations of this bill. This is why I am pushing this forward. I think after hearing so much, we know where we can keep the doors open; I think we know where we feel we want to move on. So I am not doing this to close any doors; I am not doing this to protect Section 262 from coming and strengthening this bill. This is why we have shared that amendment with Mr. Mazankowski and appreciate his giving yours well in advance. Maybe amendments can even be added to that one. After hearing so much of the debate, I think we know when we are ready to vote on something or not. We can stand it over the supper hour, but if we come back and take another hour on the same issue, I am afraid we are not going to get through this bill and the House Leader is going to call the bill into the House without giving us a good opportunity to go clause by clause. So I am doing this with all good intentions. I just want to move the progress on, Mr. Chairman. I do not want to close any doors.

Mr. McKnight: Mr. Chairman, for some reason, I just do not feel a lot of vibrations of acceptance to any part of this amendment from the government side. We do not want to unduly hold this committee up; we do not want to obstruct. Several of us on this side have tried to protect what we feel are the best interests of the producers and the people who use the system. If the government members feel that they do not wish to take part in this, there is not too much we can do to protect them from the wrath of the producers in western Canada and the people who use the system. We may as well move along and have a recorded vote; their numbers are there; our numbers are here. As much as I regret having to see something that we think can protect the interest of the producers... We know how we will be voting on this side. If there is not any ability, from what I hear from the parliamentary secretary, to put their amendment and our amendment together to the best interest of the users of the system, prolonging this is taking up the time of the committee. But we are trying to be accommodating. I would meet over the dinner hour; I would try to make it happen. Obviously we cannot. I cannot say much more, Mr. Chairman, and you have been very kind in allowing me to say this on this amendment that we have put forward.

[Translation]

possible. Nous voulons faire tout ce que nous pouvons pour les producteurs et nous voulons être équitables pour les compagnies de chemins de fer et pour les autres participants. Ce n'est sûrement pas trop demander que de demander que la question soit réservée jusqu'à plus tard ce soir, peut-être au moment où nous reprenons les travaux ou, si les représentants n'ont pas eu le temps de l'étudier à fond, plus tard dans la soirée. Nous sommes très près de l'heure de l'ajournement; peut-être devrions-nous simplement lever la séance et revenir après dîner.

Le président: Monsieur Flis.

M. Flis: Je me reporte à jeudi soir et à la bonne volonté qui devait exister autour de cette table dans les discussions et les négociations sur ce projet de loi. C'est pourquoi je veux aller de l'avant. Je crois qu'après avoir entendu tant de choses, nous savons à quel sujet nous pouvons garder les portes ouvertes; je crois que nous savons où nous voulons aller de l'avant. Je ne fais donc pas cela pour fermer des portes; je ne fais pas cela pour empêcher l'article 262 de renforcer ce projet de loi. C'est pourquoi nous avons partagé cet amendement avec M. Mazankowski et nous avons apprécié qu'il nous le donne à l'avance. Peut-être des amendements peuvent-ils être ajoutés à celui-là. Après avoir entendu une aussi grande partie du débat, je crois que nous savons quand nous sommes prêts à voter sur quelque chose ou non. Nous pouvons le réserver pour après le souper, mais si nous revenons et que nous passons une autre heure sur cette question, je crains que nous n'en finitions jamais avec ce projet de loi et que le leader à la Chambre ne l'évoquera sans que nous ayons eu le temps de l'étudier disposition par disposition. Je ne fais donc cela qu'avec de très bonnes intentions. Je veux seulement proposer d'aller de l'avant, monsieur le président. Je ne veux pas fermer de portes.

M. McKnight: Monsieur le président, je ne m'en ressens guère pour aucune partie de cet amendement de la part du gouvernement. Nous ne voulons pas retenir ce Comité indûment; nous ne voulons pas faire d'obstruction. Plusieurs d'entre nous de ce côté-ci ont essayé de protéger ce que nous croyons être les intérêts des producteurs et des usagers du système. Si les députés du parti gouvernemental ne désirent pas participer à cela, nous ne pouvons rien faire pour les protéger de la colère des producteurs de l'Ouest du Canada et des usagers du système. Il vaut mieux aller de l'avant et passer au vote nominatif: leurs voix sont là; les nôtres sont ici. Bien que je regrette de voir quelque chose qui, nous le croyons puisse protéger l'intérêt des producteurs... Nous savons comment nous voterons de ce côté-ci. S'il n'est pas possible, d'après ce que j'entends du secrétaire parlementaire, d'intégrer leur amendement et le nôtre dans l'intérêt des usagers du système, prolonger cela fait perdre du temps au Comité. Mais nous essayons d'être accommodants. J'irais en réunion pendant l'heure du dîner; j'essaierais de réussir cela. Nous ne le pouvons évidemment pas. Je ne peux pas dire plus, monsieur le président, et vous avez été très gentil de me permettre de dire cela sur cet amendement que nous avons présenté.

[Texte]

[Traduction]

• 1755

The Chairman: The question then is that Bill C-155 be amended by adding a new Clause 34 on page 15 after line 8 and that the subsequent clauses be numbered accordingly. Shall we take it as having been read?

Mr. McKnight: If you would make sure it is placed in the record, Mr. Chairman.

The Chairman: It will be.

Accommodation for grain traffic

34.(1) The company shall,

(a) furnish, at the place of starting, and at the junction of the railway with other railways, and at all stopping places established for such purpose, adequate and suitable accommodation for the receiving and loading of grain offered for carriage upon the railway;

(b) furnish adequate and suitable accommodation for the carrying, unloading and delivering of grain;

(c) without delay, and with due care and diligence, receive, carry and deliver all such grain;

(d) furnish and use all proper appliances, accommodation and means necessary for receiving, loading, carrying, unloading and delivering such grain; and

(e) furnish such other service incidental to transportation as is customary or usual in connection with the business of a railway company, as may be ordered by the Commission.

(2) Such adequate and suitable accommodation shall include reasonable facilities for the junction of private sidings or private branch railways with any railway belonging to or worked by the company, and reasonable facilities for receiving, forwarding and delivering grain upon and from those sidings or private branch railways, together with the placing of cars and moving them upon and from such private sidings and private branch railways.

(3) If in any case such accommodation is not, in the opinion of the Commission, furnished by the company, the Commission may order the company to furnish the same within such time or during such period as the Commission deems expedient, having regard to all proper interests; or may prohibit or limit the use, either generally or upon any specified railway or part thereof, of any engines, locomotives, cars, rolling stock, apparatus, machinery, or devices, or any class or kind thereof, not equipped as required by this Act, or by any orders or regulations of the Commission made within its jurisdiction under the provisions of this Act.

(4) Such grain shall be taken, carried to and from, and delivered at the places aforesaid on the due payment of the toll lawfully imposed by this Act.

(5) For the purposes of this section the Commission may order that specific works be constructed or carried out,

Le président: Il s'agit donc de voter sur la question de savoir s'il y a lieu d'amender le projet de loi C-155 en y ajoutant un nouvel article 34 à la page 15 après la ligne 8 en renumérotant les dispositions subséquentes en conséquence. Est-ce que nous allons le considérer comme ayant été lu?

M. McKnight: Si vous voulez vous assurer que c'est consigné au procès-verbal, monsieur le président.

Le président: Ce le sera.

Installation pour le trafic du grain

34.(1) La compagnie devra,

a) fournir, au point de départ, et à la jonction de la voie ferrée avec d'autres voies ferrées, et à tous les points d'arrêt établis à de telles fins, des installations pertinentes et convenables pour le chargement et le déchargement du grain transporté par la compagnie de chemins de fer;

b) fournir les installations pertinentes et convenables pour le transport, le déchargement et l'expédition du grain;

c) sans délai, et avec le soin et la diligence nécessaires, recevoir, transporter et expédier tout ce grain;

d) fournir et utiliser les instruments, les installations et les moyens pertinents pour la réception, le chargement, le transport et le déchargement de ce grain; et

e) fournir les autres services connexes au transport qui sont coutumiers ou habituels à l'entreprise d'une compagnie de chemins de fer, comme le prescrira la commission.

(2) Ces installations pertinentes et convenables devront inclure des installations raisonnables pour la jonction des voies d'évitement privées ou des embranchements des compagnies de chemins de fer privées avec la voie ferrée appartenant ou étant opérée par la compagnie, et des installations raisonnables pour la réception, l'expédition et la livraison du grain sur ou en provenance de ces voies d'évitement ou de ces compagnies de chemins de fer privées, de même que devront placer et faire rouler des wagons sur et en provenance de ces voies d'évitement et de ces compagnies de chemins de fer privées.

(3) Si, dans un cas, ces installations ne sont pas fournies par la compagnie, de l'avis de la commission, la commission peut ordonner à la compagnie de fournir ces installations dans un délai ou pendant une période de temps que la commission jugera indiqué, aux vues tous les intérêts en jeu; ou peut interdire ou limiter l'usage, ou bien général ou bien sur toute voie ferrée spécifique, ou sur une de ses parties, de toute locomotive, de tout wagon, matériel roulant, appareil, machinerie ou instrument, de toute catégorie ou genre, qui n'est pas équipé comme l'exige la loi, ou tout ordre ou règlement de la commission établi dans les limites de sa juridiction en vertu des dispositions de cette loi.

(4) Ce grain devra être pris, transporté vers ou de et livré aux endroits mentionnés sur paiement du tarif imposé légalement par cette loi.

(5) Aux termes de cet article, la commission peut ordonner que des travaux spécifiques soient effectués ou

[Text]

or that property be acquired, or that cars, motive power or other equipment be allotted, distributed, used or moved as specified by the Commission, or that any specified steps, systems or methods be taken or followed by any particular company or companies, or by railway companies generally, and the Commission may in any such order specify the maximum charges that may be made by the company or companies in respect of any matter so ordered by the Commission.

(6) Every person aggrieved by any neglect or refusal of the company to comply with the requirements of this section has, subject to this Act, an action therefor against the company, from which action the company is not relieved by any notice, condition or declaration, if the damage arises from any negligence or omission of the company or of its servant.

(7) The Commission may make regulations, applying generally or to any particular railway or any portion thereof, or may make an order in any case where it sees fit, imposing charges for default or delay by any company in furnishing accommodation, appliances, or means as aforesaid, or in receiving, loading, carrying, unloading or delivering grain, and may enforce payment of such charges by companies to any person injuriously affected by the default or delay; and any amount so received by any person shall be deducted from the damages recoverable or recovered by such person for the default or delay; and the Commission may, by order or regulation, determine what circumstances shall exempt any company from payment of any such charges.

(8) The railway companies shall afford to the carriage of grain a level of accommodation equal to that afforded to the carriage of other traffic and failure to provide such a level shall be remedied by such orders as the Commission deems appropriate in the circumstances.

(9)(a) Where the Administrator is of the opinion that reciprocal and other arrangements between railway companies are required to facilitate the efficient, adequate and reliable movement of grain on behalf of, and in the interests of grain producers, the Administrator shall apply to the Commission for such order or orders as may be required to achieve the necessary reciprocal and other arrangements between railway companies, and the Commission may make an order granting in whole or in part the Application of the Administrator.

(b) If the special circumstances of any case so require, the Commission may exercise any of the powers given to it by Sections 59 and 71 of the *National Transportation Act* and may thereby make an interim *ex parte* order or orders.

(c) Any railway company or person directly affected by an interim *ex parte* order made pursuant to paragraph (9)(b) may at any time within ten days after becoming aware of such order, apply to the Commission to vary, amend or rescind such order and the Commission shall thereupon, on such notice to other parties interested as it

[Translation]

réalisés, ou que des biens soient acquis, ou que des wagons, du pouvoir moteur ou d'autre équipement soit alloué, distribué, utilisé ou transporté comme le précisera la commission, ou que toutes mesures, systèmes ou méthodes spécifiés soient pris ou utilisés pour toute compagnie ou compagnie particulière, ou par les compagnies de chemins de fer en général, et la Commission, dans un tel ordre, peut spécifier les frais maximaux qui peuvent être imposés par la ou les compagnies pour toute question ainsi ordonnée par la commission.

(6) Toute personne qui subira un dommage suite à la négligence ou au refus de la compagnie de se conformer aux exigences de cet article peut, aux termes de cette loi, intenter une poursuite contre la compagnie, poursuite dont la compagnie ne peut être relevée par aucun avis, condition ou déclaration, si le dommage provient de toute négligence ou omission de la compagnie ou de ses employés.

(7) La commission peut faire des règlements s'appliquant en général ou à toute compagnie de chemins de fer particulière ou à toute partie de celle-ci, ou peut donner un ordre dans tout cas où elle le jugera utile, imposant des frais pour tout délai ou défaut de toute compagnie à fournir les installations, les instruments ou les moyens sus-mentionnés, ou dans la réception, le chargement, le transport, le déchargement ou la livraison du grain, et peut forcer le paiement de ces frais par les compagnies à toute personnes ayant été affectée négativement par ce délai ou ce défaut; et tout montant ainsi reçu par toute personne sera déduit des dommages recouvrables ou recouverts par cette personne pour ce défaut ou ce délai; et la commission peut, par ordre ou règlement, déterminer quelles circonstances permettront d'exempter toute compagnie du paiement de ces frais.

(8) Les compagnies de chemins de fer devront allouer au transport du grain un niveau d'installations égal à celui alloué au transport des autres trafics et le défaut de fournir un tel niveau sera remédié par les ordres que la commission jugera convenables dans les circonstances.

(9)(a) Lorsque l'administrateur est d'avis que des ententes réciproques ou autres entre les compagnies de chemins de fer sont nécessaires pour faciliter le mouvement efficace, convenable et fiable du grain au nom et dans l'intérêt des producteurs, l'administrateur demandera à la commission de faire de tels ordres nécessaires pour réaliser les ententes réciproques ou autres entre les compagnies de chemins de fer, et la commission peut faire un ordre octroyant en tout ou en partie la demande de l'administrateur.

b) Si des circonstances spéciales de tout cas l'exigent, la commission peut exercer n'importe quel des pouvoirs qui lui sont donnés en vertu des articles 59 et 71 de la Loi nationale sur les transports et peut en vertu de celle-ci faire un ou des ordres intérimaires.

c) Toute compagnie de chemins de fer ou personne affectée par un ordre intérimaire fait aux termes de l'alinéa (9)(b) peut en tout temps et dans un délai de dix jours après avoir pris connaissance d'un tel ordre demander à la commission de modifier, d'amender ou d'annuler cet ordre, après quoi la commission devra, sur avis aux

[Texte]

may in its discretion think desirable, hear such application, and either amend, alter or rescind such order, or dismiss the application, as may seem to it just and right.

(d) Any interim order made pursuant to paragraph (9)(b) shall apply for a period not to exceed one hundred and eighty days but any such order may, within the said period, be converted by the Commission to a permanent order.

(e) If railway companies affected by any order requiring them to provide reciprocal and other arrangements are unable to agree as to compensation each should receive or pay, the Commission may, by order, fix the amount of such compensation but in no instance shall such compensation exceed the variable costs associated with the provision of such reciprocal and other arrangements.

(10)(a) For the purposes of this section, the Administrator may, on behalf of any grain shipper or group of grain shippers, commence any proceedings before the Commission or the Courts to secure any of the remedies herein provided.

(b) Where any remedy, against a railway company, other than the remedies provided herein, is available to shippers pursuant to this Act, the *Railway Act*, or the *National Transportation Act*, the Administrator is deemed to be a shipper and he may pursue such a remedy or remedies and any remedy or remedies he obtains, shall to the fullest possible degree, apply to all grain shippers.

Amendment negated: Nays, 5; yeas, 4.

The Chairman: I think this is probably as good a . . .

Monsieur Gourde.

M. Gourde: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

J'ai eu l'occasion d'assister à plusieurs comités depuis quelques mois que je suis ici. Il semble être une coutume et il semble aussi être établi dans la Loi sur les langues officielles que lorsque nous avons à travailler sur des textes législatifs, nous avons le droit de recevoir les textes dans les deux langues. Quand des amendements ou des sous-amendements sont déposés sur le vif, spontanément, je comprends qu'on ne les reçoive que dans la langue de l'intervenant. Je comprends cela aisément. Cependant, je prends à titre d'exemple l'amendement que nous venons de recevoir du Parti conservateur. Il y en a d'autres, et je n'accuse personne en particulier. Cet amendement, qui porte sur un nouveau paragraphe 34. (1), est un amendement de quatre pages et je ne crois pas qu'il ait été pondu spontanément. Je pense qu'il aurait été décent, d'une décence minimum, que ces amendements-là nous parviennent dans les deux langues. On va me dire que les fonctionnaires qui font la traduction n'étaient pas disponibles. Il m'arrive souvent de communiquer avec un ministère qui est sur le point de nous envoyer un communiqué de presse en anglais; je leur demande la version française et trois heures plus tard, je l'ai dans mon bureau.

[Traduction]

autres parties intéressées comme elle le jugera désirable, entendre une telle demande et amender, modifier ou annuler un tel ordre, ou rejeter la demande, comme il lui semblera juste et bon.

d) Tout ordre intérimaire fait aux termes de l'alinéa (9)b) devra être appliqué pour une période ne dépassant pas cent quatre-vingt jours, mais un tel ordre peut, dans les limites de ladite période, être modifié par la commission en un ordre permanent.

e) Si une compagnie de chemins de fer affectée par tout ordre exigeant d'eux qu'ils fournissent des ententes réciproques ou autres sont incapables de s'entendre sur la compensation que chacun devrait recevoir ou payer, la commission peut, par ordre, fixer le montant d'une telle compensation, mais, en aucun cas, une telle compensation ne devra dépasser les coûts variables reliés à la prestation d'une telle entente réciproque ou autre.

(10)a) Aux fins de cet article, l'administrateur peut, au nom de tout expéditeur de grain ou groupe d'expéditeurs de grain, initier des procédures devant la commission ou les cours afin d'assurer toute mesure prévue ci-haut.

b) Toute mesure contre une compagnie de chemins de fer, autre que les mesures prévues, est disponible pour les expéditeurs aux termes de cette loi, de la Loi sur les chemins de fer ou de la Loi nationale sur les transports, l'administrateur est réputé être un expéditeur et il peut pousser une telle mesure ou de telles mesures ou toute mesure ou mesures qu'il obtiendra, que ce soit au plus haut degré possible, et s'appliqueront à tous les expéditeurs de grain.

Amendement rejeté: contre: 5; pour: 4 . . .

Le président: Je crois que c'est aussi bon que . . .

Mr Gourde.

Mr. Gourde: A point of Order, Mr. President.

I had the opportunity to participate in many Committees during the last few months. It seems to be the custom and it is so established by the Official Languages Act that when we have to work on a statutory document, we have the right to receive it in both official languages. When amendments or subamendments are moved spontaneously, I can understand that we receive them only in the language of the author. That is easily understandable. Nevertheless, I take the amendment that we just received from the Conservative Party as an example. There are others, and I do not accuse anybody in particular. This amendment which pertains to a new subclause 34.(1) is a four-page amendment and I do not think that it was produced off the cuff. I think that it would have been decent, of a minimum decency, that those amendments be provided to us in both languages. Some will tell me that the translators were not available. It often happened that I communicated with a department that was about to send us a press release in English; I asked for a French version and, three hours later, I would have it in my office.

[Text]

C'est ce genre d'argument qu'on nous sert régulièrement aux comités et je pense que ce n'est pas acceptable. Le projet de loi C-155 est entouré d'un appareillage administratif comme on en voit rarement à un comité, et nous avons dépensé assez d'argent pour voyager dans tout le Canada. Il doit bien y avoir quelque part ici, dans la Capitale nationale, un traducteur ou une traductrice qui est capable de nous donner des amendements en français, s'il vous plaît.

Je ne demande pas la charité quand je demande des amendements en français. Je demande tout simplement qu'on reconnaisse les droits qui existent au Canada quant aux langues officielles. Je le répète: je ne demande pas la charité. Je dis s'il vous plaît pour être sarcastique.

Nous avons deux heures pour souper. J'espère que nous pourrions avoir les amendements dans les deux langues ce soir. Si jamais nous ne les avons pas, à chaque fois qu'il y aura un amendement uniquement dans la langue de Shakespeare, je demanderai tout simplement qu'on suspende la séance ou qu'on passe à un amendement qui nous sera parvenu dans les deux langues. Je vous le dis, je le demanderai chaque fois qu'un amendement concocté d'avance nous parviendra dans une seule langue.

Je vous remercie.

The Chairman: Mr. Mazankowski. On the same point?

Mr. Mazankowski: Yes, Mr. Chairman, I just simply want to respond to that and say how much we regret that we have not been able to provide the translation and only to say that we will attempt to do better in the future. I want to apologize to the member if he has been insulted by it. It certainly was not deliberate. I will certainly acknowledge his gesture of good faith. There are some difficulties, but I am not going to use that as an excuse, and only signify that we will try to do better in the future.

• 1800

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, may I say to my colleague that he not only did not get the Conservative amendments in French, on at least a dozen or more occasions in the last several days I did not get even one copy in English, and frantically had to run around and ask a Conservative or one of the research people if I could I have a copy of the amendment. I did not even get one in English.

I appreciate a tactic in strategy: you have amendments you want to move and other than giving it to the clerk, you want to keep them until you are ready to move them. If you are going to do that, then of course they should be prepared in both languages.

Mr. Chairman, we have presented to the clerk our first 39 amendments in both languages, and now I would like to present to the clerk our next 20 amendments in both languages. Further amendments following those will be given proper fashion, and we have extra copies of these, which I can make available this evening of these, or else the clerk can suit

[Translation]

That is the kind of excuse we often get in te committees and I think it is unacceptable. Bill C-155 is surrounded with an administrative apparatus like I have seldom seen for a committee and we spent enough money to travel across Canada. There must be, somewhere in the National Capital, a translator that is capable of giving us these amendments in French, please.

I do not beg for charity when I ask for the French version of the amendments. I simply ask that the right to both official languages in Canada be recognized. I repeat: I do not beg for charity. I say please just to be sarcastic.

We have two hours for supper. I hope that we can get these amendments in both languages tonight. If we did not get them, each time there is an amendment only in the language of Shakespeare, I will ask for an adjournment or that we proceed to an amendment that is provided in both official languages. I am telling you, I will ask for that each time an amendment written in advance comes to us in one language only.

Thank you.

Le président: Monsieur Mazankowski. Sur le même sujet?

M. Mazankowski: Oui, monsieur le président. Je veux seulement répondre à quel point je regrette que nous ayons été incapables de fournir une traduction et dire que nous essaierons de faire mieux la prochaine fois. Je veux m'excuser auprès du député s'il s'est senti insulté. Ce n'était sûrement pas intentionnel. L'absence de traductions n'était nullement intentionnelle. Il y a des difficultés, mais je ne m'en servirai pas comme excuse, et j'ajouterai seulement que nous tenterons de faire mieux à l'avenir.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, puis-je dire à mon collègue que non seulement il n'a pas obtenu les amendements des conservateurs en français, mais qu'à plusieurs reprises ces derniers jours, je n'ai même pas obtenu de copie anglaise et que j'ai dû courir et demander à un conservateur ou à un documentaliste de me donner une copie de l'amendement. Je n'en ai même pas obtenu une en anglais.

Je sais apprécier les manœuvres tactiques: vous voulez proposer un amendement et, plutôt que de le donner au greffier, vous voulez le garder jusqu'à ce que vous soyez prêt à le proposer. Si vous voulez faire cela, ils devraient alors être préparés dans les deux langues officielles.

Monsieur le président, nous avons présenté au greffier n° 39 premiers amendements dans les deux langues officielles et j'aimerais maintenant lui présenter les 20 amendements suivants dans les deux langues officielles. D'autres amendements qui suivront auront le formal convenable et nous avons d'autres copies que je peux distribuer ce soir ou alors le

[Texte]

herself about making extra copies for other members of the committee.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin. I am sure the clerk will be glad to receive them. She will not even insist that they have a ribbon on them.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, on the same point... and it is not an excuse for the last amendment... there has been a number of amendments proposed in a somewhat extemporaneous fashion. While we have translating services here, it seems that most of the translation cannot take place here and has to go out of this committee room. My impression was that we were going to have translating services here which would accommodate the committee, but it has only done so in a fashion. That is not an excuse, but simply to say that it is another one of the impediments that we have to face.

The Chairman: I suppose I am somewhat to blame too, and I think Mr. Gourde has a point well taken. But I do point out to Mr. Gourde and other members of the committee that even in the Chamber itself they accept amendments in one language because interpretation is there, as interpretation is here. Had the amendment we just dealt with been read, it would have been automatically translated—maybe not as satisfactorily as having it done by a legal translator, I agree to that, and it certainly does not help a person in trying to comprehend a long and complex amendment. Even with a short one it is sometimes very difficult. Mr. Gourde's point is a valid one and I would therefore urge that members who have amendments get them to translators at least the day before, if possible. Mr. Gourde has, of course, accepted that spontaneous amendments coming from the floor do not have to be immediately in both languages.

I realize that translating amendments is not the same as translating other types of prose, and terms and references have to be looked at. It is not really practical for the translator here to be expected to have all of that back-up material at his or her disposal, so if members could make sure that translators have them at least a day in advance, I think it would solve the problem. That is all that I will say about that for now.

Mr. Mazankowski has another point of order he wishes to raise.

Mr. Mazankowski: It is perhaps more by way of information, Mr. Chairman. I wonder if the parliamentary secretary could indicate if it would be the government's intention to move their proposed amendment, which is the equivalent of the one that was just defeated or which would correspond to this Section 262 of the Railway Act.

[Traduction]

greffier peut faire des copies supplémentaires pour les autres membres du Comité.

Le président: Merci monsieur Benjamin. Je suis certain que le greffier sera content de les accepter. Elle n'insistera même pas pour qu'ils aient un ruban.

M. Mazankowski: Monsieur le président, sur la même question—et ce n'est pas une excuse pour le dernier amendement—il y a eu plusieurs amendements proposés d'une façon assez improvisée. Bien que nous disposions d'un service de traduction ici, il semble que la plus grande partie de la traduction ne peut pas être faite ici et doit sortir de la salle du Comité. Je croyais que nous aurions un service de traduction ici à l'intention du Comité, mais cela n'a été réalisé que dans une certaine mesure. Ce n'est pas une excuse, mais simplement pour dire que c'est un des obstacles que nous ne pouvons contourner.

Le président: J'imagine que je suis aussi à blâmer et je crois que nous voyons bien ce que veut dire M. Gourde. Mais je ferai remarquer à M. Gourde et à d'autres membres que même la Chambre accepte des amendements dans une seule langue parce qu'elle a recours à l'interprétation, comme nous disposons de l'interprétation ici. Si l'amendement dont nous parlons avait été lu, il aurait été traduit automatiquement—sans doute pas de façon aussi satisfaisante que par un traducteur juridique, j'en conviens, et cela n'aide certainement pas une personne à comprendre un amendement long et complexe. Même pour un amendement court, c'est parfois très difficile. Le point de M. Gourde est valable et j'exhorte donc les membres qui ont des amendements à les donner à la traduction au moins une journée à l'avance, si possible. Bien entendu, M. Gourde a accepté que les amendements improvisés ne doivent pas être présentés immédiatement dans les deux langues.

Je me rends compte que traduire des amendements n'est pas la même chose que traduire les autres genres de prose, et les termes et les références doivent être fouillés. Il n'est pas très pratique d'exiger des traducteurs d'ici qu'ils aient toute cette documentation à portée de la main, alors si les membres pouvaient s'assurer que les traducteurs les obtiennent au moins une journée à l'avance, je crois que ça réglerait le problème. C'est tout ce que je dirai là-dessus pour le moment.

M. Mazankowski a un rappel au Règlement.

M. Mazankowski: Il s'agit peut-être plus d'information, monsieur le président. Je me demande si le secrétaire parlementaire pourrait nous indiquer si le gouvernement a l'intention de proposer son amendement, qui est l'équivalent de celui qui vient d'être rejeté ou qui correspondrait à l'article 262 de la Loi sur les chemins de fer.

• 1805

The Chairman: Mr. Flis.

Mr. Flis: As soon as we get to that clause and that subsection, yes, we will move our amendment.

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman.

Le président: Monsieur Flis.

M. Flis: Aussitôt que nous en arriverons à cette disposition et à ce paragraphe, oui, nous proposerons notre amendement.

M. Mazankowski: Merci, monsieur le président.

[Text]

The Chairman: Thank you. With that, we will adjourn until 7.30 p.m.

[Translation]

Le président: Merci. Sur ce, levons la séance jusqu'à 19 h 30.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From the Ministry of State for Economic Development:

Mr. Arthur Kroeger, Secretary.

Du département d'État au développement économique:

M. Arthur Kroeger, secrétaire.

From the Department of Transport:

Mr. Denis Lefebvre, General Counsel.

Du ministère des Transports:

M. Denis Lefebvre, avocat-conseil général.

Mr. Mike Farquhar, Director General, Railway and Grain
Transportation.

M. Mike Farguhar, directeur général, Transport ferroviaire
et transport des grains.

From the Grain Transportation Authority:

Mr. Paul Earl, Assistant Co-ordinator, Systems.

De l'administration du transport des grains:

M. Paul Earl, coordonnateur adjoint, Systèmes.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 133

Tuesday, September 13, 1983

Chairman: Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 133

Le mardi 13 septembre 1983

Président: Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

Transport

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transports

RESPECTING:

Bill C-155, An Act to facilitate the transportation,
shipping and handling of western grain and to amend
certain Acts in consequence thereof

CONCERNANT:

Projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport,
l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et
modifiant certaines lois en conséquence

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the
Thirty-second Parliament, 1980-81-82-83

Première session de la
trente-deuxième législature, 1980-1981-1982-1983

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Robert Bockstael

MEMBERS/MEMBRES

Les Benjamin
Jean-Guy Dubois
Jesse Flis
Charles Mayer
Don Mazankowski
Bill McKnight
Marcel Ostiguy
John Reid—(10)

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Maurice A. Dionne

Vice-président: Robert Bockstael

ALTERNATES/SUBSTITUTS

Vic Althouse
Eva Côté
Rolland Dion
Gaston Gourde
Len Gustafson
Bert Hargrave
Bernard Loiselle
Doug Neil
Alain Tardif
Claude Tessier—(10)

(Quorum 6)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, SEPTEMBER 13, 1983
(200)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 7:38 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Bockstael, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Flis, Mayer, Mazankowski, McKnight and Reid (*Kenora—Rainy River*).

Alternates present: Mr. Althouse, Mrs. Côté, Messrs. Dion (*Portneuf*), Gourde (*Lévis*), Gustafson, Hargrave and Neil.

In attendance: Mr. Keith Thompson, Senior Counsel, Canadian Transport Commission and Mr. John Christopher, Research Officer, Library of Parliament.

Witnesses: From the Ministry of State for Economic Development: Mr. Arthur Kroeger, Secretary. *From the Department of Transport:* Mr. Denis Lefebvre, General Counsel. *From the Canadian Transport Commission:* Mr. John Heads, Executive Director, Railway Transport Committee.

The Committee resumed consideration of Bill C-155, An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof.

The Committee resumed consideration of Clause 34.

Mr. Kroeger gave a brief analytical explanation of Parts II and III of Bill C-155.

It was agreed,—That the summary of Parts II and III of Bill C-155, submitted by Mr. Kroeger, Secretary, Ministry of State for Economic Development, be printed as an appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence. (*See Appendix "TRPT-140"*).

Mr. Mazankowski moved,—That Clause 34 be amended by deleting lines 10 to 13, on page 15, and substituting the following therefor:

““rate scale” means the scale set out in Schedule II indicating the maximum amount per tonne to be paid by grain producers for the movement of grain over each range of distance set out in the scale;”.

After debate thereon, the question being put on the said proposed amendment, it was negative on the following division:

YEAS

Messrs.

Benjami
Mayer

Mazankowski
McKnight—4

NAYS

Messrs.

Bockstael
Côté (Mrs.)
Flis

Gourde (*Lévis*)
Reid (*Kenora—Rainy River*)—5

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 13 SEPTEMBRE 1983
(200)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 19h38 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) (président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Bockstael, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Flis, Mayer, Mazankowski, McKnight et Reid (*Kenora—Rainy River*).

Substituts présents: M. Althouse, M^{me} Côté, MM. Dion (*Portneuf*), Gourde (*Lévis*) Gustafson, Hargrave et Neil.

Aussi présents: M. Keith Thompson, avocat-conseil principal, Commission canadienne des transports et M. John Christopher, attaché de recherche de la Bibliothèque du Parlement.

Témoins: Du département d'État au développement économique: M. Arthur Kroeger, secrétaire. *Du ministère des Transports:* M. Denis Lefebvre, avocat-conseil général. *De la Commission canadienne des transports:* M. John Heads, directeur exécutif, Comité des transports par chemin de fer.

Le Comité reprend l'étude du projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence.

Le Comité reprend l'étude de l'article 34.

M. Kroeger donne une brève explication analytique des Parties II et III du projet de C-155.

Il est convenu,—Que le résumé des Parties II et III du projet de loi C-155, soumis par M. Kroeger, secrétaire, département d'État au développement économique, soit joint au procès-verbal et témoignages de ce jour. (*Voir appendice "TRPT-140"*).

M. Mazankowski propose,—Que l'article 34 soit modifié en remplaçant les lignes 9 à 12, page 15, par ce qui suit:

««échelle de référence» l'échelle figurant à l'Annexe II et indiquant le montant maximum par tonne à verser par les producteurs de grain pour les mouvements du grain sur chaque série de distance mentionnée;».

Après débat, ledit amendement proposé, mis aux voix, est rejeté de la façon suivante:

POUR

Messieurs

Benjamin
Mayer

Mazankowski
McKnight—4

CONTRE

Messieurs

Bockstael
Côté (M^{me})
Flis

Gourde (*Lévis*)
Reid (*Kenora—Rainy River*)—5

Mr. Mazankowski moved,—That Clause 34 be amended by adding after line 15, on page 15, the following thereto:

““compensatory rate” means any rate which provides an element of contribution towards constant costs;”.

After debate thereon, by unanimous consent, Mr. Mazankowski withdrew his amendment.

Mr. Mazankowski moved,—That Clause 34 be amended by deleting the word “and” in line 22 and deleting lines 23 to 24, on page 15.

After debate thereon, by unanimous consent, Mr. Mazankowski withdrew his amendment.

Mr. Mazankowski moved,—That Clause 34 be amended by deleting lines 25 to 27, on page 15.

After debate thereon, the question being put on the said proposed amendment, it was, by a show of hands, negatived: Yeas: 4; Nays: 5.

Mr. Bockstael moved,—That Clause 34 be amended by deleting lines 28 to 30, on page 15.

After debate thereon, by unanimous consent, Mr. Bockstael withdrew his amendment.

It was agreed,—That subclause 34(1) be allowed to stand.

Mr. Mazankowski moved,—That Clause 34 be amended by deleting lines 25 to 31, on page 16, and substituting the following therefor:

“(2) For greater certainty and the avoidance of doubt it is declared that the provisions of the *Railway Act* except Sections 276 and 278 and of the *National Transportation Act* apply to the transportation, shipping and handling of grain under this Act except where the same are inconsistent with specific provisions of this Act.”

After debate thereon, the question being put on the said proposed amendment, it was, by a show of hands, negatived: Yeas: 4; Nays: 5.

Mr. Neil moved,—That Clause 34 be amended by adding after the word “Part” in line 37, on page 16, the following thereto:

“, and the commission may dispose of issues of confidentiality of cost information by such summary procedures as it deems appropriate”

After debate thereon, the said proposed amendment was agreed to.

Mr. Bockstael moved,—That Clause 34 be amended by adding after line 37, on page 16, the following thereto:

“(4) For greater certainty, nothing in this Act shall be construed as relieving a railway company from any obligation of the company imposed by or under section 262 of the *Railway Act* and payments to the company under this Act shall be deemed to be adequate for the purposes of enabling the company to carry out those obligations.”

After debate thereon, the question being put on the said proposed amendment, it was agreed to.

M. Mazankowski propose,—Que l'article 34 soit modifié par l'adjonction après la ligne 7, page 16, de ce qui suit:

«taux compensatoire» s'entend du taux qui assure un élément de contribution aux coûts fixes;».

Après débat, du consentement unanime, M. Mazankowski retire son amendement.

M. Mazankowski propose,—Que l'article 34 soit modifié par la suppression du mot «et» à la ligne 16, et par la suppression des lignes 17 et 18, page 16.

Après débat, du consentement unanime, M. Mazankowski retire son amendement.

M. Mazankowski propose,—Que l'article 34 soit modifié en supprimant les lignes 4 et 5, page 16.

Après débat, ledit amendement proposé, mis aux voix, est rejeté par 5 voix contre 4.

M. Bockstael propose,—Que l'article 34 soit modifié en supprimant les lignes 13 et 14, page 15.

Après débat, du consentement unanime, M. Bockstael retire son amendement.

Il est convenu,—Que le paragraphe 34(1) soit réservé.

M. Mazankowski propose,—Que les lignes 23 à 29, page 16, soit remplacées par ce qui suit:

«(2) Il demeure entendu et pour éviter tout doute que les dispositions de la *Loi sur les chemins de fer*, à l'exception des articles 276 et 278 et de la *Loi sur le transport national* s'appliquent au transport, à l'expédition et à la manutention des grains en vertu de la présente loi sauf incompatibilité avec celle-ci.»

Après débat, ledit amendement proposé, mis aux voix, est rejeté par un vote à main levée par 5 voix contre 4.

M. Neil propose,—Que l'article 34 soit modifié par l'adjonction après le mot «le-ci», ligne 35, page 16 par ce qui suit:

«et la commission peut étudier les questions de confidentialité des renseignements sur les coûts par les procédures sommaires qu'elle juge à propos»

Après débat, ledit amendement proposé, est adopté.

M. Bockstael propose,—Que l'article 34 soit modifié par insertion, après la ligne 35, page 16, de ce qui suit:

«(4) Il demeure entendu que la présente loi ne décharge pas une compagnie de chemin de fer des obligations que lui impose l'article 262 de la *Loi sur les chemins de fer* et que les versements qui lui sont faits en vertu de la présente loi sont censés être suffisants pour lui permettre de remplir ses obligations.»

Après débat, ledit amendement proposé, mis aux voix, est adopté.

It was agreed that Clause 34, as amended, be allowed to stand.

During the course of the meeting, Mr. Thompson, Committee Adviser, and the witnesses, answered questions.

At 10:17 o'clock p.m., the Committee adjourned until 3:30 o'clock p.m., Wednesday, September 14, 1983.

Il est convenu,—Que l'article 34 modifié soit réservé.

Au cours de la séance, M. Thompson, conseiller du Comité et les témoins répondent aux questions.

A 22h17, le Comité suspend ses travaux jusqu'au mercredi 14 septembre 1983, à 15h30.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

*(Recorded by Electronic Apparatus)**[Texte]*

Tuesday, September 13, 1983

• 1938

The Chairman: Order, please.**Mr. Benjamin:** How about an order to adjourn?**The Chairman:** Order that you are not accustomed to accepting easily.

I just want to inform members of the committee that during the dinner break our clerk called the deputy principal clerk with regard to the point of order raised by Mr. Gourde. I have been informed that the amendment we dealt with that was only in one language had been sent out yesterday for translation and has not come back yet. I would hope that the translators can find some more staff or order priorities differently so that we can get our amendments on time.

• 1940

Mr. Benjamin: I have the same problem, Mr. Chairman.**The Chairman:** If all parties will bear in mind what I said before dinner about sending them as early as possible, that of course will help the situation, too.

Enough of that. We are resuming consideration of Bill C-155, and we are on Clause 34 as of now.

On Clause 34

The Chairman: Clause 34 is another interpretation clause.**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman.**The Chairman:** Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: On a point of order, I was under the impression that Mr. Kroeger was going to make some introductory remarks on Part II of the bill. I am not sure if that is correct, but . . .

The Chairman: It is correct, and I thank you for reminding me, Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Okay. I would think, before we got into anything substantive or specific, perhaps there may be an opportunity for some general questions. I would like to reserve the opportunity to make a bit of a statement at some point in time on the whole issue of Part II and perhaps indicate to you our intention to move a series of amendments. Perhaps it would be in the best interests to present those amendments as a package so you, Mr. Chairman, could look at them and consider their procedural acceptability.

I am not just sure how to proceed on it. It does affect some of the interpretation. It does constitute some rather major changes. But nonetheless, in order to present the whole proposal, it would entail some time. So perhaps, if I could just reserve that opportunity at some point in time throughout the

TÉMOIGNAGES

*(Enregistrement électronique)**[Traduction]*

Le mardi 13 septembre 1983

Le président: À l'ordre, s'il vous plaît.**M. Benjamin:** Pourquoi pas un ordre d'ajourner?**Le président:** Ordre que vous n'avez pas l'habitude d'accepter facilement.

Je veux seulement aviser les membres de ce Comité que pendant la pause du dîner, notre greffier a fait appel au greffier principal adjoint pour ce qui est du rappel au Règlement soulevé par M. Gourde. On m'a informé que l'amendement dont nous avons parlé et qui était dans une seule langue a été envoyé à la traduction hier, mais n'est pas encore revenu. J'aimerais que les traducteurs trouvent plus de personnel ou ordonnent leurs priorités différemment afin que nous ayons nos amendements à temps.

M. Benjamin: J'ai le même problème, monsieur le président.**Le président:** Si toutes les parties se rappelaient ce que j'ai dit avant de dîner à l'effet de les envoyer le plus tôt possible, cela aiderait aussi.

C'en est assez. Nous revenons à l'étude du projet de loi C-155 et nous en sommes à la disposition 34 à partir de maintenant.

Sur la disposition 34.

Le président: La disposition 34 est une autre clause interprétative.**M. Mazankowski:** Monsieur le président.**Le président:** Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Un rappel au Règlement, j'avais l'impression que M. Kroeger devait faire des remarques préliminaires sur la Partie II du projet de loi. Je ne suis pas sûr que ce soit exact, mais . . .

Le président: C'est exact et je vous remercie de me le rappeler, monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: C'est bien. Avant d'entrer dans quoi que ce soit de substantiel ou de spécifique, je crois qu'il serait peut-être possible de poser des questions générales. J'aimerais réserver une occasion de faire une déclaration à un moment donné et peut-être vous indiquer mon intention de proposer une série d'amendements. Il serait peut-être souhaitable de présenter ces amendements en un tout afin que vous puissiez, monsieur le président, les examiner du point de vue de la procédure.

Je ne sais trop comment procéder. Cela affecte certaines interprétations. Cela constitue des changements importants. Mais néanmoins, il faudrait un certain temps pour présenter toute la proposition. Peut-être pourrais-je donc réserver une occasion à un moment donné de la soirée et j'aimerais savoir

[Texte]

course of the evening, I would like to have the opportunity to advance my amendments, so you and the clerk could consider them, perhaps, over tonight and tomorrow, and we could deal with them tomorrow.

The Chairman: I think that is a fair proposal. Mr. Kroeger had informed me he had a brief explanatory statement to make with regard to Part II. I think it would be wise for the committee to hear that at the beginning of this evening's proceedings. Then we will go to the definitions; and in view of what Mr. Mazankowski has said, it might be wise, at the end of Clause 34, to do with Clause 34 what we did with Clause 2. So if in the process of doing clause by clause on Part II we accept amendments that may have the effect of changing some of the definitions, we can come back and correct that later on.

If that is agreeable with the committee, we will proceed in that manner. Is it agreed?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: All right, Mr. Kroeger, please.

Mr. Arthur Kroeger (Secretary, Ministry of State for Economic Development): Thank you, Mr. Chairman.

My reason for suggesting to you and to a couple of other members of the committee informally that an overview might be helpful is that Parts II and III of the bill set out the financial and rate-setting regime. I have been very conscious of how complicated and hard to read some of these clauses are.

• 1945

The problem is compounded by the fact that a lot of the story is in the definitions, and in legislative drafting definitions have to appear in alphabetical order, so members of the committee cannot get a sense of what really happens by reading the definitions in sequence. So I have spent quite a lot of time puzzling about how it might be possible to help the committee get a grasp of the intent of these two parts of the bill and I thought I would take a few minutes—I will not be very long—to provide you with a little bit of an overview of how the system is intended to work.

I would like to start with two basic concepts. The first concept is that every year the freight rates are set at a level that is intended to cover railway costs as forecast for that year.

The second basic concept is that the government's contribution towards those costs is defined as an amount of money rather than as a subsidy per tonne. That becomes quite important when one starts to talk about the tonnage limitation and adding additional claimants on the Crow benefit and so forth.

Those two concepts, of the rate structure that is supposed to cover costs every year and the idea of the government's contributions in amount of money, are important to keep in mind.

I guess the simplest way I could find of describing what is intended to happen under this bill is to give you a sequence of four steps. What I am doing and what I am about to say will

[Traduction]

l'occasion de présenter mes amendements, afin que vous et le greffier puissiez les examiner, peut-être ce soir et demain, et nous pourrions les régler demain.

Le président: Je crois que c'est une proposition raisonnable. M. Kroeger m'a avisé qu'il a une brève déclaration préliminaire à faire au sujet de la Partie II. Je crois qu'il serait indiqué que le Comité l'entende au début des délibérations de ce soir. Nous passerons ensuite aux définitions; et pour ce qui est de ce qu'a dit M. Mazankowski, il serait indiqué de faire à la fin de la disposition 34 ce que nous avons fait pour la disposition 2. Alors, si dans le processus d'étude disposition par disposition de la Partie II, nous acceptons des amendements qui ont pour effet de changer des définitions, nous pouvons y revenir et les corriger plus tard.

Si cela convient au Comité, nous procéderons de cette façon. Est-ce adopté?

Des voix: Adopté.

Le président: C'est bien, monsieur Kroeger s'il vous plaît.

M. Arthur Kroeger (secrétaire, ministère d'État au Développement économique): Merci, monsieur le président.

La raison pour laquelle je vous ai suggéré ainsi qu'à d'autres membres du Comité qu'une vue d'ensemble pourrait être utile est que les Parties II et III de ce projet de loi établissent le barème financier et des taux. Je suis très conscient de ce que ces dispositions sont compliquées et difficiles à lire.

Le problème est compliqué du fait qu'une bonne partie de l'affaire est contenue dans les définitions qui, dans les ébauches de loi, doivent paraître par ordre alphabétique, de sorte que les membres du Comité ne peuvent pas se faire une idée de ce qui se passe vraiment par la lecture séquentielle des définitions. J'ai donc passé un certain temps à me demander comment il serait possible d'aider le Comité à saisir l'esprit de ces deux parties du projet de loi et j'ai pensé prendre quelques minutes, je ne serai pas très long, pour vous donner une vue d'ensemble du mode de fonctionnement prévu du système.

J'aimerais commencer par deux concepts de base. Le premier concept est que, chaque année, les taux de transport sont établis à un niveau qui doit couvrir les frais de chemins de fer tels que prévus pour cette année-là.

Le deuxième concept de base est que la contribution du gouvernement à ces frais est définie comme un montant d'argent plutôt qu'une subvention par tonne. Cela devient assez important lorsqu'on commence à parler de la limite en tonnes et à ajouter des prestations supplémentaires à la subvention du Nid-de-Corbeau et ainsi de suite.

Ces deux concepts, du barème annuel qui doit couvrir les coûts chaque année et l'idée que la contribution du gouvernement est un montant d'argent, doivent être gardés à l'esprit.

Je crois que la façon la plus simple de décrire ce qu'on souhaite qui se passe en vertu de ce projet de loi est de vous donner une séquence de quatre étapes. Ce que je ferai et ce que

[Text]

be quite an oversimplification, which might offend some purists who are expert in the matter, but I hope it will help the committee to understand.

The Chairman: You do not have to worry about the committee this evening, Mr. Kroeger.

An hon. Member: There are no purists here.

An hon. Member: Speak for yourself.

Mr. Kroeger: If what one has is a cost-based system, then obviously step 1 is to establish for every crop year, in sequence, what the costs are going to be. The way that is provided for in the bill is that every four years the CTC does a full review, a top-to-bottom review, of railway costs. That establishes what in the bill is called a "base year".

Then, between these costing reviews, because you cannot do a top-to-bottom examination every year, you make annual adjustments off that base level on the basis of CTC indices. The CTC has an index for labour costs, another one for fuel costs, and so forth. Those give it quite a good measure of what is happening to railway costs. So working off the base year, they will establish the costs of increased—7.5%, or 3.25%, or whatever. By this process, the CTC can arrive at a figure of what it is going to cost to move one tonne of grain during a crop year.

Having done that, you then, to arrive at total system costs, have to take that cost of moving one tonne of grain and multiply it by the number of tonnes that are going to be moved. That is going to give you a number which will represent the total system cost for a crop year. You have to do that before the crop year begins; and we will of course be coming back to why that is necessary.

So the administrator gives a forecast of how many tonnes he thinks are going to be moved, and that forecast is applied to the per-tonne cost to arrive at this number which is the total system cost. There are some arrangements for corrections to be made later, which we can talk about.

• 1950

So step one is establish what the costs are going to be.

Step two is establish a freight rate structure that is going to recover those costs.

At the beginning of the sitting, Mr. Chairman, you read out that first definition about the rate scale, and the wording of that, like some of the other clauses, is quite complicated. What it really means is that under the Crow regime a set of freight rates was established during the 1920s for every delivery point in western Canada on the basis of the Crow rate times the distance from port. It is this rate structure, with a number of minor corrections that were made by the rates task force, that appears in Schedule II of the bill. Essentially, Schedule II of the bill sets out the Crow. If you want to find out what the cost of moving a tonne of grain under Crow would be from any

[Translation]

je vais dire est une simplification poussée qui pourrait choquer les puristes experts en la matière mais qui, je l'espère, aidera le Comité à comprendre.

Le président: Vous n'avez pas à vous inquiéter du Comité ce soir, monsieur Kroeger.

Une voix: Il n'y a pas de puristes ici.

Une voix: Parlez pour vous-même.

M. Kroeger: Si on a un système fondé sur les coûts, l'étape 1 est évidemment d'établir pour chaque campagne agricole, en séquence, ce que seront ces coûts. La façon de faire cela que prévoit le projet de loi est que la CCT fait une revue complète toutes les quatre années, une revue de fond en comble des coûts ferroviaires. Cela établit ce que le projet de loi désigne comme une «année de référence».

Ensuite, entre ces revues d'établissement des coûts, parce que vous ne pouvez pas faire une revue de fond en comble toutes les années, vous faites des ajustements annuels à partir de ce niveau de référence, fondés sur les indices de la CCT. La CCT a un index des coûts de la main-d'œuvre, un autre pour les coûts de carburant, et ainsi de suite. Ceux-ci donnent une bonne idée de ce qui se passe pour les coûts ferroviaires. À partir de l'année de référence donc, ils établissent les augmentations de coût à 7,5 p. 100, ou 3,25 p. 100 et caetera. Par ce processus, la CCT en arrive au chiffre qui représente ce que coûtera le mouvement d'une tonne de grain pendant une campagne agricole.

Ceci fait, vous devez ensuite prendre le coût du mouvement d'une tonne de grain et le multiplier par le nombre de tonnes qui seront transportées afin d'obtenir le coût de l'ensemble du système. Cela vous donnera un chiffre qui représentera le coût de l'ensemble du système pour une campagne agricole. Vous devez faire cela avant le commencement de la campagne agricole; nous reviendrons pour dire pourquoi cela est nécessaire.

L'administrateur donne donc une prévision du nombre de tonnes qui seront transportées et cette prévision est appliquée au coût par tonne pour en arriver à ce chiffre qui est le coût de l'ensemble du système. Certaines mesures existent pour effectuer des corrections plus tard et dont nous pouvons parler.

L'étape 1 consiste à établir ce que seront les coûts.

L'étape 2 consiste à établir un barème des taux de transport qui permette de recouvrer ces coûts.

Au début de ces délibérations, monsieur le président, vous avez lu cette première définition du barème annuel, et son libellé, comme celui d'autres dispositions, est assez compliqué. Ce que cela signifie est qu'en vertu du tarif du Nid-de-Corbeau un barème de taux de transport a été établi pendant les années 20 pour chaque point de livraison de l'Ouest du Canada, barème fondé sur le tarif du Nid-de-Corbeau fois la distance du port. C'est ce barème des taux, avec plusieurs corrections mineures apportées par le groupe de travail sur les taux, qui paraît dans l'Annexe II du projet de loi. Essentiellement, l'Annexe II du projet de loi établit le Nid-de-Corbeau.

[Texte]

point, all you have to do is figure out how far Biggar, Saskatchewan, is from Vancouver and look it up in Schedule II and that will give you the cost of moving the grain under Crow.

The problem is that those rates in Schedule II of course only cover a fraction of the present-day cost of getting that grain to Vancouver. Consequently, you have to multiply the Crow rate. You have to apply a multiple to it that is going to bring the present-day freight rate or the freight rate in any future year up to a compensatory level.

How do you do that? You take total railway costs—I said step one was to establish what the total railway costs are going to be. You divide that by the revenues that would have been forthcoming under the Crow regime, and if you find the Crow revenues would cover one-fifth of the costs of getting grain to ports in a particular crop year then the multiple is five. You divide the Crow revenues into the total system costs, and that gives a number which is a multiple. As we go into the bill, I will give you some rather simple arithmetic illustrations, if you like. If the multiple is five, you then take the rate structure in Schedule II, look up whatever point in the system is of interest to you and multiply that by five for that crop year, and that is the freight rate for that point. This means that the proportional increase in freight rates is uniform: for every point in the system you apply the same multiple right across.

So step one is establish costs and step two is establish your freight rate level that is going to recover the costs.

Step three—and there are only four so I hope not to try the patience of members of the committee: you have established what the costs are going to be; now you have to establish what the government's share of those costs in a particular crop year is going to be. The amount of money that the government has available to apply to the cost of transporting grain in any year has two components. There is the Crow benefit, which I am going to call \$651 million for the moment, plus the government's share of accumulated cost increases. If the cost increase is over the three percentage points attributable to the producer, the government picks that up and that gets built in and these things accumulate. So there are, so to speak, two pots of money, one of which has a defined amount, \$651 million, and the other can be added to depending on what happens to costs over the years.

The way you calculate this accumulation of costs over the years is set out in a series of interlinked definitions both in Part II and Part III, and the definitions are "cost change per tonne", "rate of cost change", "Crow benefit", "cumulative government share of the cost change", "government commitment" and a number of others. The only point I want to make to the committee at the moment is that in the end all these definitions and all these calculations lead you to an amount of money for that crop year. That amount of money represents

[Traduction]

Si vous voulez trouver ce qu'il en coûtera de transporter une tonne de grain en vertu du Nid-de-Corbeau de n'importe quel point, tout ce que vous avez à faire est de calculer la distance entre Vancouver et Biggar, Saskatchewan, regarder dans l'Annexe II et cela vous donnera le coût de transport du grain en vertu du Nid-de-Corbeau.

Le problème est que ces taux de l'Annexe II ne couvrent bien sûr qu'une partie des coûts actuels de transport du grain vers Vancouver. Par conséquent, vous devez multiplier le tarif du Nid-de-Corbeau. Vous devez y appliquer un multiple afin d'amener le taux de transport actuel ou d'une année à venir à un niveau compensatoire.

Comment faire cela? Vous prenez les coûts de l'ensemble du système... j'ai dit que l'étape 1 consistait à établir ce que seraient les coûts de l'ensemble du système. Vous divisez cela par les revenus qui auraient été réalisés en vertu du barème du Nid-de-Corbeau, et si vous trouvez que les revenus du Nid-de-Corbeau couvrent un cinquième des coûts du transport du grain vers les ports pendant une campagne agricole particulière, le multiple sera alors cinq. Vous divisez les coûts de l'ensemble du système par les revenus du Nid-de-Corbeau et cela donne un nombre qui est un multiple. Quand nous y viendrons dans le projet de loi, je vous donnerai des exemples arithmétiques, si vous voulez. Si le multiple est cinq, vous prenez le barème des taux de l'Annexe II, trouvez le point du système qui vous intéresse et le multipliez par cinq pour cette campagne agricole, et c'est là le taux de transport pour ce point. Cela signifie que l'augmentation proportionnelle des taux de transport est uniforme: pour chaque point du système, vous appliquez le même multiple.

L'étape 1 consiste donc à établir le niveau des taux de transport qui permettra de recouvrer les coûts.

L'étape 3... et il n'y en a que quatre et j'espère ne pas abuser de la patience des membres du Comité: vous avez établi ce que seront les coûts; maintenant, vous avez établi ce que sera la portion de ces coûts qui revient au gouvernement pour cette campagne agricole particulière. Le montant d'argent que le gouvernement débloque pour couvrir le coût du transport du grain pour toute année à deux composantes. Il y a la subvention du Nid-de-Corbeau, que j'appellerai 651 millions de dollars pour le moment, plus la portion du gouvernement des augmentations accumulées de coût. Si l'augmentation de coût dépasse les trois points de pourcentage attribuables au producteur, le gouvernement la prend en charge, elles sont intégrées et ces choses s'accumulent. Il y a donc à proprement parler deux sources d'argent, une dont le montant est défini, 651 millions de dollars, et l'autre qui s'additionne selon le comportement des coûts réparti sur les années.

La manière de calculer cette accumulation des coûts sur les années est formulée dans une série de définitions interreliées dans les deux Parties II et III, et les définitions sont «variation des coûts par tonne», «taux de variation des coûts», «subvention du Nid-de-Corbeau», «part totale de l'État dans la variation des coûts», «engagement financier de l'État» et certains autres. Le point que je veux souligner pour le Comité en ce moment est qu'à la fin de toutes ces définitions et de tous ces calculs vous obtenez le montant d'argent pour cette campagne

[Text]

the government's contribution to the total cost of transporting western grain in that year.

[Translation]

agricole. Ce montant d'argent représente la contribution du gouvernement au coût total du transport du grain de l'Ouest pour cette campagne.

• 1955

That amount of money, at least insofar as the Crow benefit is concerned, does not fluctuate according to the volume. If volumes go up, the producer's portion of the costs increases. If volumes go down, the producer's share is reduced, because the government contribution is expressed as an amount of money. It is not a subsidy per tonne.

The fourth and last of the four steps that I want to describe: you have established what the government's share of the costs is. You then have to turn around and reflect that in the freight rate at any point in the system. You express the government's contribution, or the phrase in the bill, the definition in the bill, as "government commitment", which consists of the Crow benefit and the accumulation of past increases.

What you do is you calculate that as a percentage of total costs for that year. Supposing you forecast for a particular crop year that total costs are going to be \$1,130 million; and let us say that the accumulated government commitment, with its two components, is \$797 million. If you take \$797 million as a percentage of \$1,130 million, you are going to come out with a percentage of 70.5%.

So having established this percentage, you apply it to the freight rate. A simple illustration is that if the average freight rate in a particular crop year is \$33.25 to move a tonne of grain, then the government would cover 70.5% of that, which is \$23.44, and the government would cover that portion of the freight rate in direct payments to the railways. The producer would pay the residual amount at the elevator, which would be \$9.81 in the example I have given.

So just to recap, step 1, establish what your costs are going to be for a year; step 2, establish a freight rate level that will recover those costs; step 3, establish the government's share of the costs; and step 4, take that share or percentage of the costs and reflect it as a percentage of the freight rate at each point in the system.

I think I will stop there, Mr. Chairman. I do not want to get into more than the committee can digest at one gulp of a complicated subject, but if it would be helpful, I could have distributed, in English and French, the brief notes from which I have just spoken.

The Chairman: A very good idea. Thank you very much, Mr. Kroeger. I am sure that will be helpful, and with that explanation, I am sure we will get at least to the end of Clause 52 this evening.

I would suggest that our messenger circulate this to the members, with a view, later on, if somebody reminds me, to asking the members if they might want to append this summary to today's proceedings.

Le montant d'argent, en tout cas pour ce qui est de la subvention du Nid-de-Corbeau, ne fluctue pas selon le volume. Si le volume augmente, la portion des coûts des producteurs augmente. Si le volume baisse, la part du producteur baisse parce que la contribution du gouvernement est exprimée par un montant d'argent. Ce n'est pas une subvention par tonne.

La quatrième et dernière étape que je veux décrire: vous avez établi quelle est la part des coûts qui revient au gouvernement. Vous devez alors intégrer cela au barème des taux pour tous les points du réseau. Vous exprimez la contribution du gouvernement, ou la phrase dans le projet de loi, la définition du projet de loi, comme «l'engagement financier de l'État», qui consiste en la subvention du Nid-de-Corbeau et en l'accumulation des augmentations passées.

Vous calculez cela comme un pourcentage des coûts totaux de cette année-là. Supposez que vous prévoyiez que les coûts totaux pour une campagne agricole seront de 1.130 millions de dollars; et disons que l'engagement accumulé de l'État sera de 797 millions de dollars. Si vous calculez le pourcentage de \$797 millions par rapport à \$1.130 millions, vous obtiendrez un pourcentage de 70.5 p. 100.

Ayant établi ce pourcentage, vous l'appliquez au taux de transport. Une illustration simple serait que si le taux moyen de transport pour une campagne agricole particulière est de \$33.25 par tonne de grain, le gouvernement couvrirait alors 70.5 p. 100 de cela, c'est-à-dire \$23.44, et le gouvernement couvrirait cette portion du taux de transport par des paiements directs aux compagnies de chemins de fer. Le producteur paierait le reste du montant à l'éleveur, c'est-à-dire \$9.81 pour l'exemple que j'ai donné.

Pour récapituler, l'étape 1 établit quels seront les coûts pour la campagne; l'étape 2 établit le niveau du taux de transport qui recouvrera ces coûts; l'étape 3 établit la part des coûts qui revient à l'État; l'étape 4 consiste à intégrer ces pourcentages des coûts au taux de transport de chaque point de réseau.

Je crois que je vais arrêter ici, monsieur le président. Je ne veux pas en donner plus que le Comité ne peut en digérer dans une bouchée de ce sujet complexe, mais si c'était utile, je pourrais distribuer, en anglais et en français, les notes à partir desquelles je viens juste de parler.

Le président: Très bonne idée. Merci beaucoup, monsieur Kroeger. Je suis certain que cela sera utile et, qu'avec cette explication, nous nous rendrons à la fin de la disposition 52 ce soir.

Je suggère que nos messagers distribuent cela aux membres en vue, plus tard, si quelqu'un me le rappelle, de demander aux membres s'ils veulent ajouter ce résumé en annexe aux délibérations d'aujourd'hui.

[Texte]

Mr. Mazankowski: That would be an excellent idea, Mr. Chairman.

The Chairman: I think it would too. Shall we append it?

Some hon. Members: Agreed.

Mr. Mazankowski: Since it is such a historical process that we are going through, we want everything preserved for posterity . . .

Mr. Neil: And the farmers would like to see it.

Mr. Mazankowski: —and not for prosperity.

The Chairman: It might very well be of considerable value to the farmers.

We are on Clause 34.(4), and we deal first with the definition of “base rate scale”.

Mr. Mazankowski.

• 2000

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, we have an amendment to move in Clause 34.(1), which will delete lines 10 to 13 on page 15 and insert a new clause.

Before I do that, Mr. Chairman, I think it is fair to say that we are now getting into a section of the bill that really becomes the most crucial and contentious part of this legislation. Heretofore we have been dealing with sections dealing with the administration, the establishment of the Senior Grain Transportation Committee, the establishment in legislative format of the Administrator, we have been dealing with issues related to performance and sanctions and awards, investment plans and what not. But we are now getting into the section on rates. Mr. Kroeger has opened the subject up and I thank him very much for his comments and his explanation.

I should say by way of comment, Mr. Chairman, that I think all members of this committee are indeed impressed by and very grateful to the witnesses who have been before us over the past number of days, indeed weeks, for the manner in which they have conducted themselves, for the frankness and forthright manner in which they have answered the questions and, indeed, for all their help in assisting the committee members in cleaning up our amendments, with the drafting and pointing out the little deficiencies. I know I speak on behalf of all members in expressing our sincere gratitude and appreciation for that. I cannot recall any other time in a committee's sitting when we have had that kind of co-operation and accommodation. I think it certainly speaks well of each and every one of them.

The Chairman: The whole committee would say amen to that.

Some hon. Members: Amen.

An hon. Member: And the people all said, amen.

The Chairman: Let us not get carried away, it is too hard to print. Mr. Mazankowski.

[Traduction]

M. Mazankowski: Ce serait une excellente idée, monsieur le président.

Le président: Je le crois aussi. Le mettons-nous en annexe?

Des voix: D'accord.

M. Mazankowski: Puisque ce processus est tellement historique, nous voulons préserver cela pour la postérité . . .

M. Neil: Et les agriculteurs voudraient le voir.

M. Mazankowski: . . . et non pour la prospérité.

Le président: Cela pourrait être très intéressant pour les agriculteurs.

Nous en sommes à la disposition 34.(4), et nous nous occupons d'abord de la définition de «barème de référence».

Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, nous voulons proposer un amendement au paragraphe 34(1) afin d'annuler les lignes 10 à 13 à la page 15 et d'insérer un nouveau paragraphe.

Avant de procéder, monsieur le président, je crois qu'il est juste de dire que nous abordons maintenant un article du bill qui, en fait, est la partie la plus décisive et litigieuse de cette mesure législative. Jusqu'à présent nous avons étudié des articles portant sur l'administration, l'établissement d'un comité supérieur de transport du grain, la légitimation des pouvoirs de l'administrateur, nous avons parlé de résultats, de sanctions et de primes, de plans d'investissement et quoi encore. Mais nous abordons maintenant la question des taux. M. Kroeger a ouvert le débat et je le remercie beaucoup pour ses commentaires et ses explications.

Permettez-moi de faire une observation, monsieur le président. Je crois que tous les membres du comité sont vraiment impressionnés par les témoins qui se sont présentés au cours des derniers jours, voir des dernières semaines, et leur sont très reconnaissants pour la manière dont ils se sont comportés, pour leur franchise et la manière directe avec laquelle ils ont répondu aux questions et, en fait, pour l'aide apportée aux membres du Comité en ce qui concerne la correction des amendements, la rédaction et la mise au jour des petites inexactitudes. Je sais que tous les membres sont d'accord avec moi pour leur exprimer toute notre gratitude et notre reconnaissance. Je ne puis me rappeler aucune autre séance du Comité où nous avons eu autant de coopération et de compromis. C'est certainement un bon point en faveur de chacun d'entre eux.

Le président: Tous les membres du Comité pourraient dire amen à ce qui vient d'être dit.

Des voix: Amen.

Une voix: Et tous dirent: Amen.

Le président: Ne nous éloignons pas du sujet, c'est trop difficile à imprimer. Monsieur Mazankowski.

[Text]

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, we have been into these hearings for almost two months and we have heard a lot of testimony and there has been a lot of dialogue. There has been a tremendous exchange. I think it has been a great experience and perhaps a lesson in history for all of us. I know that we are all richer by the exchange and by the wealth of information that has been advanced here.

The Chairman: I know I am richer in the beam.

Mr. Mazankowski: But we now come to the point in this proposed legislation where we must make a very crucial decision. I want to say to you, Mr. Chairman, that throughout the course of the committee hearings, particularly as we travelled, we, as members, listened very carefully to the representations of groups right across the country, particularly in the west, because that is where the greatest impact will be felt. I have to tell you, Mr. Chairman, that on the basis of our candid assessment this country is clearly not ready for the dismantlement of the Crow.

There is no consensus for change. There are far too many unknowns. It is clear that the producers do not have the ability to pay more. There is no support for the rate-making proposals that are enshrined in Bill C-155. The government is embarking upon the passage of this legislation with a great degree of uncertainty. It has set up an elaborate review process within the legislation itself. It has come forth at a later date to advance another review process more elaborate than that which is contained in the bill. So the government itself is not sure of its footing, and so it is going to rely to a great extent upon the review process that is going to be concluded by the 1985-1986 crop year.

• 2005

Our contention, Mr. Chairman, is that the producer should not be thrust into this state of uncertainty, this environment of uncertainty, particularly at a time when, in many respects, their own survival is at stake.

We intend, Mr. Chairman, to make some very major changes to the rate section. Many of the parts we will be addressing will involve highly technical discussion. There may very well be some procedural issues. It is fair to say that the amendments we advance will have consequential effects on other clauses; so therefore, as it was in the case of Clause 3, I would just like to take this opportunity to spell out the thrust of our entire package.

The Chairman: That is an excellent idea.

Mr. Mazankowski: It would not only allow the government members to study our proposals, but it would allow you, Mr. Chairman, to consider the amendments and give you an opportunity to study the intent and consider each individual clause. So when I conclude, I will present to you a package of amendments for your information.

Mr. Chairman, the goal of our amendments will be to maintain the existing Crow rate for the producers of Canada, and at least that it be guaranteed in its present statutory form

[Translation]

M. Mazankowski: Monsieur le président, ces audiences durent depuis bientôt deux mois, nous avons entendu beaucoup de témoignages et il y a eu beaucoup de dialogues. Il y a eu un échange de vues terrible. Ce fut une grande expérience et sans doute une leçon d'histoire pour nous tous. Je sais que l'échange de vues et l'abondance de renseignements fournis nous ont tous enrichis.

Le président: Je sais que j'ai le postérieur plus large.

M. Mazankowski: Nous en sommes maintenant au point où nous devons prendre une décision très importante en ce qui concerne ce projet de loi. Je puis vous dire, monsieur le président, que pendant toutes les audiences du comité, surtout lorsque nous étions sur la route, nous, les membres, avons écouté très attentivement les doléances des groupes partout au Canada, surtout ceux de l'Ouest, parce que c'est là que les plus grands effets se feront sentir. Je dois vous dire, monsieur le président, en toute franchise, que le Canada n'est évidemment pas prêt pour le démantèlement du Corbeau.

La majorité ne s'entend pas sur les changements. Il y a trop de facteurs inconnus. Il est évident que les producteurs ne peuvent payer davantage. Personne n'appuie les propositions concernant les taux qui sont enchâssées dans le Bill C-155. Le gouvernement se prépare à adopter ce projet de loi avec un certain degré d'incertitude. Il a établi un processus d'examen élaboré dans le cadre même de la loi. Il est arrivé par après avec un autre processus d'examen encore plus élaboré que celui contenu dans le bill. Le gouvernement lui-même n'est donc pas trop sûr de sa position et il comptera beaucoup sur l'examen qui se terminera d'ici à la campagne 1985-1986.

Ce que nous soutenons, monsieur le président, c'est qu'il ne faut pas jeter le producteur dans l'incertitude, surtout à un moment où, à bien des égards, leur propre survie est menacée.

Monsieur le président, nous entendons apporter de profondes modifications aux dispositions sur le tarif. Pour bien des éléments qui seront touchés, il faudra avoir des discussions de caractère extrêmement technique. Il pourrait bien y avoir des problèmes de procédure. Il faut également dire que les amendements que nous proposons entraîneront des modifications pour d'autres articles. Par conséquent, comme ce fut le cas pour l'article 3, je voudrais saisir cette occasion pour expliquer le sens global de toutes nos propositions.

Le président: Excellente idée.

M. Mazankowski: Non seulement les députés ministériels pourront étudier nos propositions, mais vous pourrez vous aussi, monsieur le président, examiner les amendements, l'objectif qu'ils visent et chaque article touché. Lorsque j'aurai terminé, je vous présenterai, pour votre gouverne, toute une série d'amendements.

Monsieur le président, l'objectif de nos amendements est de maintenir l'actuel tarif du Nid-de-Corbeau pour les producteurs canadiens et au moins de le garantir, selon sa forme statutaire actuelle, jusqu'à ce que l'étude soit terminée, en

[Texte]

until the review process is completed by 1985-1986. We think we can ask for no less than that at this time.

Throughout the debate, Mr. Chairman, we have focused our attention on five basic principles that we feel are still as valid today as they were when we entered this debate. Number one, we believe the railways should receive fair compensation for the movement of grain to ensure that that grain is moved effectively, but also to provide for the capacity to ensure there is adequate plant and equipment provided.

Second, we believe it is fundamental that grain producers be guaranteed an efficient and cost-effective and reliable grain transportation system. Mr. Chairman, you will note this has been consistent in the number of amendments we have advanced addressing not only the concern of the producers, but indeed the fact that we were stressing all along the need to have an effective, efficient and reliable transportation system.

Third, we believe it is very important and fundamental when you are dealing with this issue to address the problem of distortion, and that is the impact of the low freight rate on grain and oil seeds as it applies to processed products, and it is our determination that the natural advantage should be retained.

Fourth, we believe the grain producers must retain the benefit or the advantage of the statutory freight rate in statute form, and that the producers must be protected from a freight-rate structure which has an ever-ending open escalation formula attached to it.

Finally, we believe, given the importance of grain and the importance it has upon a particular region of Canada, the lifestyle, the culture, the social qualities of a people, that the railways and the Government of Canada accept a continuing obligation to provide a special low freight rate for the movement of grain.

So it was in that framework, Mr. Chairman, we addressed this particular bill. We believe we have taken a responsible position. I think the fact that we have advanced a number of amendments clearly demonstrates our commitment to address the issues of the producers and the grain transportation system in a meaningful and honest and responsible way.

• 2010

We have come to the conclusion, Mr. Chairman, that Bill C-155 does not satisfy the principles that we have advanced. We believe the open-ended escalation of freight rate structure does not provide the kind of protection to the farmer that we believe is necessary.

The amendment that we will be advancing will preserve the Crow to the producers while ensuring that the railways have sufficient revenues to finance their capacity expansion. On that basis, having looked at the figures, having studied them, we are of the opinion that on the evidence that has been presented to this committee it is clearly in the best interests of the producer to retain the Crow.

[Traduction]

1985-1986. Je ne crois pas que nous puissions demander moins pour l'instant.

Tout au long du débat, monsieur le président, nous avons porté notre attention sur cinq grands principes qui nous semblent aussi valables aujourd'hui qu'au tout début du débat. Premièrement, nous estimons que les compagnies doivent recevoir une juste indemnisation pour l'acheminement des céréales, de façon que le transport soit efficace et que les compagnies puissent acquérir les installations et le matériel adéquats.

Deuxièmement, il nous apparaît fondamental de garantir aux agriculteurs un réseau de transport des céréales qui soit efficace, efficace par rapport aux coûts et sûr. Monsieur le président, vous aurez remarqué que nous avons bien respecté ce principe dans les amendements que nous avons proposés pour répondre aux préoccupations des producteurs et, ce sur quoi nous avons insisté depuis le début, pour assurer un réseau de transport efficace, efficace et sûr.

En troisième lieu, nous croyons qu'il est très important, fondamental même, de se soucier du problème des dispositions du marché; je songe aux répercussions du faible tarif applicable aux céréales et aux oléagineux par rapport aux produits transformés. Nous sommes déterminés à maintenir l'avantage naturel de l'Ouest.

Ensuite, nous jugeons que les agriculteurs doivent conserver l'avantage du tarif statutaire, garanti par voie législative, et qu'il faut les protéger d'une structure tarifaire comportant une formule de rajustement à la hausse non plafonnée.

Enfin, nous estimons, étant donné l'importance des céréales, l'importance qu'elles ont pour une certaine région du Canada, un mode de vie, les qualités sociales d'un peuple, que les chemins de fer et le gouvernement du Canada doivent accepter l'obligation d'assurer un tarif spécial pour l'acheminement des céréales.

Voilà, monsieur le président, dans quelle optique nous avons étudié ce projet de loi. Nous croyons avoir fait un choix responsable. Le fait que nous ayons proposé un certain nombre d'amendements montre clairement que nous sommes déterminés à nous occuper des problèmes des producteurs et du réseau de transport de façon sérieuse, honnête et responsable.

Monsieur le président, nous en sommes arrivés à la conclusion que le projet de loi C-155 ne respecte pas les principes que nous avons défendus. Selon nous, l'indexation non plafonnée de la structure tarifaire n'assure pas à l'agriculteur la protection voulue.

L'amendement que nous proposerons assurera le maintien du tarif du Nid-de-Corbeau pour les producteurs tout en assurant aux chemins de fer des revenus suffisants pour financer leur expansion. Par conséquent, après avoir bien examiné les chiffres, nous estimons, sur la foi des témoignages présentés au Comité, qu'il est clairement dans l'intérêt du producteur de conserver le tarif du Nid-de-Corbeau.

[Text]

Throughout the hearings we have heard from producer groups that they simply do not have the ability to pay more. They have indicated that they would look at the prospect of paying more when their conditions improved or when the kind of investment and improvement in the system took place.

If we look at that for a minute and we address simply the issue of the producer's ability to pay, we will note that grain prices, those prices which the producer receives today, are roughly at 1973 levels. We have seen input costs to the producer triple in the last decade. We have seen interest costs increase by roughly 500% since 1971. Fuel costs have doubled since 1979. In fuel taxes alone the producers are paying some \$275 million annually to the federal treasury. Prairie farm incomes were down by 29% in 1982 and in real terms were at, really, the level of 1972.

Bill C-155 will remove between \$3.5 billion and \$4 billion from farm incomes by 1991-92. This, Mr. Chairman, as we have heard throughout the committee hearings, particularly in the Province of Saskatchewan, will have a devastating impact upon producers, upon rural communities, upon the whole social and economic fabric of western rural society. As a matter of fact, we heard from one group who estimated that in Saskatchewan alone the implementation of Bill C-155 would spell the demise of 30,000 to 35,000 family farms in the next decade.

I guess, Mr. Chairman, what really troubles us is that the impacts of this piece of legislation upon the producers, upon the family farm and upon rural lifestyle are largely unknown. They really need to be further studied, and greater assurances of the results must be documented.

We find it strange, Mr. Chairman, that, while the issue of railway shortfall has been addressed in detail, not only once but twice, checked and cross-checked, no studies have been done on the ability of the producers to meet these increased costs and the potential impact that this bill will have upon the producers. So we are satisfying one component of the formula, but we are really not looking at the other one. The whole system really exists here for the welfare and the benefit of the producers, which transcends into an economic benefit which yields so much in terms of the welfare of the Canadian economy, and we find that strange.

We really believe that before this thing goes any further we had better take a hard look at the impact upon the producers, their ability to pay and what impact this will have upon their future welfare.

• 2015

I need only remind you, Mr. Chairman, that the statutory freight rate known as the Crow is the one major benefit Canadian farmers receive to help them compete on an international market. We have had evidence before us which documents that. We have had the study that was commissioned by the Government of Manitoba, by SKA Consultants, which indicated that in terms of comparative subsidies with competing countries over the last 10 years, Canada received a

[Translation]

Tout au long de nos audiences, des groupes de producteurs sont venus nous dire qu'ils n'avaient tout simplement pas les moyens de payer davantage. Ils seraient toutefois disposés à envisager de payer plus cher les services de transport lorsque leur situation se rétablira ou lorsqu'il y aura des investissements dans le réseau ou une amélioration de celui-ci.

Jetons un coup d'oeil sur la situation, sur la capacité de payer du producteur. On remarque que les prix des grains, les prix versés aux producteurs aujourd'hui, s'établissent à peu près au niveau de 1973. Par contre, les coûts de production ont tropé au cours de la dernière décennie. Nous avons vu les frais d'intérêt augmenter d'environ 500 p. 100 depuis 1971. Au titre des seules taxes sur le carburant, les producteurs déboursent quelque 275 millions de dollars par année, somme que touche le trésor fédéral. Dans les Prairies, les revenus agricoles ont accusé une baisse de 29 p. 100 en 1982 et, en termes réels, ils se retrouvent au niveau de 1972.

Le projet de loi C-155 se traduira par le prélèvement de 3,5 à 4 milliards de dollars sur les revenus agricoles d'ici à 1991-1992. Monsieur le président, cette ponction, comme on l'a répété sans cesse au Comité, notamment en Saskatchewan, aura des conséquences catastrophiques pour les producteurs, les localités rurales et sur le tissu social et économique de l'Ouest rural. En fait, un groupe nous a dit que, en Saskatchewan seulement, l'application du projet de loi C-155 entraînerait la disparition de 30,000 à 35,000 exploitations familiales au cours des dix prochaines années.

Monsieur le président, ce qui nous préoccupe sans doute le plus, c'est que les répercussions de cette mesure sur les producteurs, l'exploitation familiale et le mode de vie rural sont mal connues. Il faudrait les évaluer davantage et il faut nous donner de plus solides assurances quant aux résultats.

Il nous semble étrange, monsieur le président, que, d'une part, on ait étudié en détail, deux fois plutôt qu'une, les déficits des chemins de fer, qu'on les ait vérifiés et contrevérifiés et que, d'autre part, on n'ait fait aucune étude sur la capacité des producteurs d'assumer ces nouveaux coûts et sur l'incidence de ce projet pour les producteurs. Nous donnons donc satisfaction à une partie, mais nous ne nous soucions pas vraiment de l'autre. Tout le système est là pour servir les producteurs, ce qui se traduit par des avantages économiques qui importent grandement pour l'ensemble de l'économie canadienne. Cela nous semble étrange.

Nous estimons donc que, avant de poursuivre l'étude de cette mesure, il faut examiner de près les répercussions pour les producteurs, leur capacité de payer et l'effet de cette mesure sur leur situation à venir.

Qu'il me suffise, monsieur le président, de rappeler que le tarif statutaire connu sous le nom de tarif du Nid-de-Corbeau est le seul avantage important que reçoivent les agriculteurs canadiens pour pouvoir affronter la concurrence internationale. Nous avons ici des faits qui le prouvent. La SKA Consultants a réalisé une étude commandée par le gouvernement manitobain; selon cette étude, qui a fait une comparaison des subventions offertes par les pays concurrents au cours des

[Texte]

subsidy of \$6.35 per metric tonne on average over the last 10 years for wheat. Meanwhile the United States of America received a subsidy of \$11.41, average, over the last 10 years. The European Economic Community received a subsidy of \$19.96 per metric tonne. In barley, over the last 10 years Canadian producers received an average subsidy of \$6.32 per tonne; the United States, \$7.57 per tonne; and the European Economic Community, some \$32.80 per tonne. Those figures are in U.S. dollars.

The Canadian Wheat Board, in their testimony before us, Mr. Chairman, indicated that in 1982-1983 one of our major competing countries, the United States of America... the producers of wheat in the United States of America received a subsidy of \$1.12 per bushel U.S., while Canadian producers received a subsidy of 37¢. I remind you that the bulk of those subsidies are enshrined in what is referred to as the Crow benefit.

I could go on and tell you the Argentina producers receive free freight rates for the grain that is railed to their ports. In Australia, the Australian producers pay roughly 50% of their freight costs.

So when we look at the reality of the world grain market, and if we want to ensure the viability of the Canadian grain producer remains intact, we must continue to support our producers and enable them to remain competitive. We know the international market is very competitive, sir; and even with the benefit of the Crow, Canada's penetration of the world market has been dropping. If we look at Canadian Wheat Board figures, we note that our share has dropped from a figure of roughly 25% to 28% during the 1960s to 17% or 18% today; and it is not going to improve. Conditions are going to become more competitive.

If we look at the grain trade in terms of its impact upon the Canadian economy—and I need not remind you again, Mr. Chairman; I think you are well aware that grain is a major contributor to the welfare of Canada's economy, particularly insofar as its contribution to the balance of payments is concerned. Notwithstanding the fact that we have slipped in our penetration internationally, we still have enjoyed a rather substantial increase in overall dollar terms in our exports.

In 1979 we exported some \$4.1 billion worth of grain and oilseeds. That rose to \$5.6 billion in 1980, \$6.4 billion in 1981, and in 1982 the figure was \$6.8 billion. Its net contribution to Canada's balance of payments was \$6 billion.

Terms of employment I have mentioned before. The grain production component consists of some 150,000 producer families—not producers, but producer families... and they really support the viability of many of the rural communities in western Canada.

If we look as well at the direct employment in the elevator and terminal sector, and the transportation sector, we are looking easily at 25,000 direct jobs.

[Traduction]

10 dernières années, la subvention, au Canada, n'est que de \$6.35 la tonne métrique, en moyenne, alors qu'elle est de \$11.41 aux États-Unis et de \$19.96 la tonne métrique dans la Communauté économique européenne. Pour ce qui est de l'orge, les producteurs canadiens ont reçu en moyenne, au cours des 10 dernières années, une subvention de \$6.32 la tonne. Les chiffres comparables, qui sont d'ailleurs en dollars américains, s'établissent à \$7.57 aux États-Unis et à \$32.80 dans la Communauté économique européenne.

Dans son témoignage devant le Comité, monsieur le président, la Commission canadienne du blé a déclaré que, en 1982-1983, dans l'un des principaux pays concurrents, les États-Unis, les producteurs de blé ont reçu une subvention de \$1.12 U.S. le boisseau, tandis que les producteurs canadiens n'ont reçu que 37c.. Je vous rappelle que le tarif du Nid-de-Corbeau constitue l'essentiel de ces subventions.

Je pourrais poursuivre et vous dire que, pour les producteurs argentins, le transport ferroviaire des céréales vers les ports est gratuit. En Australie, on verse aux producteurs environ 50 p. 100 des frais de transport.

Étant donné que telle est la réalité du marché mondial, il nous faut, si nous voulons préserver la rentabilité des agriculteurs canadiens, continuer à aider nos producteurs pour qu'ils puissent soutenir la concurrence. Nous savons que la concurrence est acharnée sur le marché international. Et même avec le bénéfice du tarif du Nid-de-Corbeau, la part du Canada a décliné. D'après les chiffres de la Commission canadienne du blé, notre part du marché est passée de 25 ou 28 p. 100, au cours des années 60 à 17 ou 18 p. 100 aujourd'hui. Et la situation ne s'améliorera pas. La concurrence deviendra encore plus vive.

Voyons maintenant ce que le commerce des céréales représente pour l'économie canadienne; je n'ai pas besoin de vous rafraîchir la mémoire, monsieur le président, car vous savez fort bien que les céréales ne contribuent pas peu au bien-être de l'ensemble de l'économie, notamment du point de vue de la balance des paiements. Même si notre part du marché international a diminuée, nous avons connu une augmentation plutôt appréciable de la valeur monétaire de nos exportations.

En 1979, nous avons exporté quelque 4,1 milliards de dollars de céréales et d'oléagineux. Ce chiffre est passé à 5,6 milliards en 1980, à 6,4 milliards en 1981 et à 6,8 milliards en 1982. La contribution nette de ces exportations dans la balance des paiements du Canada a été de 6 milliards.

J'ai déjà parlé de l'emploi. La production céréalière occupe quelque 150,000 familles de producteurs - non pas producteurs mais bien familles de producteurs. Ce sont elles qui assurent, au fond, la survie de bien des localités rurales dans l'Ouest du Canada.

Quant à l'emploi direct dans les élévateurs et les terminaux ainsi que dans le réseau de transport, cela représente facilement 25,000 emplois.

[Text]

• 2020

In economic spin-off, in 1982 farmers purchased some \$2 billion worth of farm machinery and repairs. The bulk of that is spent in the central Canadian heartland. In energy, in the same year, it was some \$760 million; fertilizer \$642 million. Those are some of the major components. If you look at it in terms of total economic spin-off, we are looking at a multiplier of at least four.

Look at what it contributes to the ongoing viability of the seaway. The movement of grain constitutes the main commodity that is moved down the St. Lawrence Seaway. With the help of the United States, 52% of the tonnage that moves through the St. Lawrence Seaway is grain; the bulk of it Canadian grain. I need not remind you, sir, that directly related to that are the shipbuilding industry, the lake carriers, the ship repair industry. So there are many direct jobs involved in that component.

The other thing that is very important, sir, is the fact that the movement of grain downstream provides the balance for a reduced freight rate on iron ore which is shipped upstream, and that has a direct bearing on costs of Canada's competitive situation in manufacturing and steel products.

So I suggest to you that we should not jeopardize this vibrant business through a lowering of producer returns.

Mr. Chairman, we have just had the deputy minister outline the rate-making structure. We have said it before; we say it now; and we will probably say it again, if the government does not change this particular clause dramatically: it is enormously complex, and notwithstanding the fact that Mr. Kroeger can explain it as if reading the palm of his hand, I think we have to recognize that he has become very proficient and very familiar with this because he has lived with it for the last two or three years. He makes it sound very easy. But I can assure you it does not sound as easy as Mr. Kroeger can explain it to the average farmer in western Canada.

I repeat, and I make no apologies for it—and I know all the work and all the hands that were involved in drafting this bill; and there were attempts to satisfy every individual interest—I can still state very categorically that it will take two and a half years before a producer knows precisely what it costs him to move a bushel of grain. That is still a subject for controversy, I am sure, but it will be debated further. Proposals we will be presenting would radically simplify the rate-setting procedure and provide the producer with an environment in which to plan and would protect him from the rapid escalation of railway costs.

Mr. Chairman, we have talked at great length about the intent of this bill. You will recall at one point in time we had a rather long discussion about the necessity of a preamble. I have had discussions with you privately on this matter as to what really is the intent of this bill. The intent of this bill is an act to facilitate the transportation, shipping, and handling of

[Translation]

Pour ce qui est des retombées économiques, les agriculteurs ont acheté en 1982 des machines agricoles et des services de réparation d'une valeur de 2 milliards. Le gros de ces dépenses ont été faites dans le centre industriel du Canada. Au cours de la même année, ils ont consacré 760 millions au carburant et combustibles et 642 millions aux engrais. Voilà les principaux éléments. Si l'on examine l'ensemble des retombées économiques, on constate que l'effet multiplicateur est d'au moins quatre.

Il ne faut pas oublier non plus ce que représentent les grains pour la rentabilité de la voie maritime, car c'est la plus importante denrée transportée par ces voies navigables. Avec le concours des États-Unis, les grains représentent 52 p. 100 du tonnage acheminé par la Voie maritime du Saint-Laurent; les céréales canadiennes représentent la plus grosse part. Inutile de vous rappeler qu'il y a également une incidence directe pour l'industrie navale, le cabotage et le radoub. Il y a donc de très nombreux emplois directs en jeu.

Il y a un autre élément qui est très important, et c'est que le transport du grain vers l'océan permet d'assurer un tarif réduit pour le minerai de fer qui, lui, est transporté en amont. Cela a une incidence directe sur les coûts et donc sur la compétitivité des industries de fabrication et de la sidérurgie.

Ce que je vous dis, par conséquent, c'est qu'il ne faut pas mettre en péril un secteur aussi vital en faisant diminuer les rentrées des producteurs.

Monsieur le président, le sous-ministre vient de nous expliquer la structure d'établissement des taux. Nous l'avons déjà dit, nous le répétons maintenant et nous le dirons probablement encore, à moins que le gouvernement n'apporte des modifications radicales à cette disposition: elle est d'une complexité redoutable, et même si M. Kroeger semble l'expliquer aussi facilement que s'il lisait les lignes de la main, il faut reconnaître qu'il a eu au moins deux ou trois ans pour en acquérir une compréhension parfaite. A l'entendre, tout semble facile, mais je puis vous assurer que ce n'est pas aussi facile pour l'agriculteur moyen de l'Ouest du Canada.

Je le répète, sans présenter d'excuses, je sais que bien des gens ont travaillé d'arrache-pied pour rédiger ce projet et qu'on a tenté de donner satisfaction à tous les intérêts, j'affirme catégoriquement qu'il faudra deux ans et demi au producteur pour savoir combien au juste lui coûtera le transport du boisseau de grain. La question prête toujours à controverse, j'en suis persuadé, mais le débat se poursuivra. Les propositions que nous présenterons simplifieront grandement les méthodes d'établissement des taux et fourniront au producteur les données nécessaires pour faire ses plans. En outre, elles le protégeront contre une hausse rapide des coûts de transport ferroviaire.

Monsieur le président, nous avons longuement parlé de l'intention qui sous-tend le projet. À un moment donné, vous vous en souviendrez, nous avons beaucoup discuté de la nécessité d'un préambule. J'ai eu des entretiens privés avec vous à ce sujet, à propos de l'objectif réel du projet. L'objectif du projet est de faciliter le transport, l'expédition et la

[Texte]

western grain. Yet there are many components of this bill that are not directly related to that. It has not been clearly spelled out in a clear preamble. So it makes it very difficult for you, sir, to judge, I would think, on amendments that are presented, whether or not those amendments change the intent of the bill.

We are still perplexed as to whether the intent of the bill is to improve rail capacity, to move more grain, to pay the railways more, to make the producers pay more; or whether it is to set up a new grain-handling administration; or whether it is really a bill to dismantle the Crow's Nest Pass freight rate and set up another freight rate regime. In all of those initiatives, Mr. Chairman, Bill C-155 asks the producers to pay up front for improvements in service and capacity that may be incorporated at a later date. We find that is unacceptable. I said before that shippers have indicated that if and when prices recover and then they have the capacity to pay, they will be willing to pay more, provided there is a demonstrated improvement in service, but not until that occurs.

• 2025

We see in this bill, Mr. Chairman, that there is a transfer of the risk of moving grain to the producer. The railways are going to receive a guaranteed coverage of their costs, plus a 20% profit margin; and included in that coverage of costs, Mr. Chairman, there will be allowances for depreciation and a rather more than adequate return on investment, which is known as cost of capital. I know most producers would be very happy to receive that 18.5% or 20.5% return on investment the railways are going to receive. We have heard from the representatives of Travacon that the risk in terms of moving grain is negligible or nil.

Mr. Chairman, our amendment is designed to protect the producers, to retain the Crow, to provide some certainty during this period of uncertainty that has been created, to a large extent, by the government's own admission, by virtue of the fact that even the minister himself who came before this committee said: Look, pass the bill and we will set up an immediate review process and we can get on with the review immediately; but pass the bill in the meantime.

We find that totally unacceptable, Mr. Chairman. We find it totally unacceptable that the producers should be cast in that environment of uncertainty while the railways, for example, will be put into an environment of stability and certainty with a guaranteed profit.

Part of our proposal deals with the removal of the contribution to the railways' constant costs. Throughout the hearings we have heard complaints about this, and I could quote from a number of briefs.

As I said to you, the railways under this bill are going to be recovering their full costs for the movement of grain, which includes depreciation, maintenance, fuel, labour—all of those components—plus a return on investment, plus a 20% return which is really profit. We are going to be paying the railways

[Traduction]

manutention du grain de l'Ouest. Pourtant, il y a dans le projet de loi bien des éléments qui ne se rapportent pas directement à cet objectif. L'objectif n'a pas été nettement énoncé dans un préambule clair. Il vous est donc très difficile, monsieur le président, de vous prononcer sur les amendements soumis et de dire s'ils modifient l'intention qui sous-tend le projet.

Nous en sommes encore à nous demander s'il vise à améliorer la capacité de transport ferroviaire, à faciliter le transport de plus grands volumes de grains, à verser davantage aux chemins de fer, à faire payer davantage aux producteurs. Vise-t-il à établir une nouvelle administration chargée de la manutention des céréales? Ou encore à abolir le tarif du Nid-de-Corbeau pour le remplacer par un autre régime tarifaire. Dans toutes ces initiatives, monsieur le président, le projet de loi C-155 demande aux producteurs de payer d'avance les améliorations du service et de la capacité de transport qui viendront peut-être plus tard. C'est inacceptable pour nous. J'ai déjà mentionné que les expéditeurs ont déclaré que, lorsque les prix se rétabliraient et qu'ils auraient la capacité de payer, ils seraient alors prêts à payer plus, mais pas avant.

Nous constatons, dans ce projet de loi, monsieur le président, que le risque du transport du grain est transféré au producteur. Les sociétés ferroviaires se feront garantir le remboursement de leurs frais, plus une marge bénéficiaire de 20 p. 100 et les frais couverts par le remboursement, monsieur le président, comprendront des indemnités d'amortissement et un rendement plus que satisfaisant sur l'investissement, appelé aussi coût du capital. Je sais que la plupart des producteurs seraient très heureux de recevoir ce rendement sur l'investissement de 18.5 ou 20.5 p. 100 que recevront les sociétés ferroviaires. Nous avons entendu les représentants de Travacon nous dire que les risques dans le transport du grain étaient minimes ou même inexistantes.

Monsieur le président, notre amendement vise à protéger les producteurs, à conserver le Nid-de-Corbeau, à fournir une certaine stabilité au cours de cette période d'incertitude créée dans une grande mesure, comme l'admet le gouvernement lui-même, par le fait, réitéré par le ministre lui-même devant le présent Comité, que l'on nous demande d'adopter le projet de loi dans les plus brefs délais pour ensuite le soumettre immédiatement à un processus d'examen.

Nous trouvons cela absolument inacceptable, monsieur le président. Nous trouvons absolument inacceptable que les producteurs soient plongés dans ce climat d'incertitude alors que les sociétés ferroviaires, par exemple, se trouveront dans un climat de stabilité et de garantie d'un bénéfice assuré.

Une partie de notre proposition vise la suppression de la contribution à l'endroit des frais constants des sociétés ferroviaires. Tout au long des audiences, nous avons entendu des plaintes à ce sujet et je pourrais citer plusieurs mémoires.

Comme je vous l'ai dit, en vertu de ce projet de loi, les sociétés ferroviaires se feront rembourser tous leurs frais pour le transport du grain, ce qui comprend l'amortissement, l'entretien, le carburant, la main-d'oeuvre... tous ces éléments... en plus de recevoir un rendement sur leur

[Text]

to improve the system before that improvement takes place. While this may be debatable, we are not absolutely convinced the guarantees enshrined in the bill will ensure that that investment does in fact take place in the rail system for the provision and the facilitation of the movement of grain.

It is our belief the railways should be willing to accept some risk and to begin the upgrading and expansion program before receiving this windfall profit. Therefore, we will be proposing to remove the contribution to constant costs, and we believe this will still provide the railways with sufficient revenue to proceed with the investment and fully cover their variable costs.

And if we look at what that is going to amount to, Mr. Chairman, over a three-year period, between 1983-1984 and 1985-1986, the railways will be receiving \$1.97 billion under the Crow benefit and under the government's share of increased costs. It will be receiving \$476 million from the producers for the movement of grain at the statutory freight rate. There will be \$344 million allocated for hopper cars, and some \$294 million for branch-line rehabilitation, for a total of \$3.1 billion—\$3.1 billion over three years.

The question I have to ask you, Mr. Chairman, is this: Is not \$1 billion a year enough?

• 2030

We have heard from the representatives of Travacon and Banks that the railway costs have been overestimated by \$30 million to \$40 million a year.

We know as well that to date both the CNR and the CPR have been profit-making enterprises notwithstanding the recession and notwithstanding all those major losses that they have been experiencing as a result of hauling grain. The figures that were given to me recently for the first half of 1983 show that CP made a profit of \$106 million in the first six months of this year. That compares to \$117 million for the 12-month period 1982, \$127 million for 1981 and \$121 million for 1980. CNR meanwhile in 1980 showed a profit of \$251 million, and in 1981 \$215 million. They had an extraordinary loss of \$34.9 million in 1982, but I submit to you it was more than the recession and more than hauling grain at Crow. They have bounced back and recovered rather significantly to show a first half profit in 1983 of \$85 million. So in spite of the recession and in spite of the low freight rate the railways are not really suffering.

What we are proposing, the removal of constant costs over the next three-year period, will result in a reduction in payment to the railways of some \$216 million over that three-year period. We believe it is still enough to provide the necessary wherewithal to improve the railway system and to commence the rehabilitation and the capacity improvement.

[Translation]

investissement de 20 p. 100, qui constitue en fait un bénéfice. Nous paierons les sociétés ferroviaires pour qu'elles améliorent le système avant même qu'elles n'apportent ces améliorations. Il y a là matière à discussion, mais nous ne sommes pas entièrement convaincus que les garanties du projet de loi assurent que l'investissement se réalisera réellement dans le système ferroviaire pour fournir et faciliter des services de transport du grain.

Nous sommes d'avis que les sociétés ferroviaires devraient accepter certains risques et entreprendre un programme d'expansion et d'amélioration avant de bénéficier de ce profit imprévu. Par conséquent, nous proposerons de supprimer la contribution aux frais constants et nous croyons que les recettes des sociétés ferroviaires seront quand même suffisantes pour leur permettre de procéder à l'investissement et défrayer leurs frais variables.

Et si nous examinons combien cela représente, monsieur le président, en trois ans, de 1983-1984 à 1985-1986, les sociétés ferroviaires recevront 1,97 milliards de dollars au chapitre de la subvention du Nid-de-Corbeau et de la part gouvernementale des frais supplémentaires. Elles recevront 476 millions de dollars des producteurs pour transporter le grain au tarif statutaire. Un montant de 344 millions de dollars sera affecté aux wagons-trémies et environ 294 millions de dollars iront à la réfection des embranchements, pour un total de 3,1 milliards de dollars, 3,1 milliards de dollars versés en trois ans.

Ce que j'ai à vous demander, monsieur le président, c'est ceci: Est-ce qu'un milliard par an ne suffit pas?

Nous avons entendu les représentants de Travacon et Banks déclarer que les frais des sociétés ferroviaires avaient été surestimés de 30 à 40 millions de dollars par an.

Nous savons également que jusqu'à maintenant le CNR et le CPR ont tous les deux réalisés des bénéfices, malgré la récession et toutes ces pertes importantes qu'ils ont subies à cause du transport du grain. Les chiffres que j'ai reçus récemment pour le premier semestre de 1983 indiquent que le CP a réalisé un bénéfice de 106 millions de dollars au cours de cette période, comparativement à 117 millions de dollars pour 1982 au complet, 127 millions de dollars pour 1981 et 121 millions de dollars pour 1980. Quant au CNR, la société réalisait un bénéfice de 251 millions de dollars en 1980 et de 215 millions de dollars en 1981. Ils ont subi une perte exceptionnelle de 34.9 millions de dollars en 1982, mais je crois qu'elle est plus attribuable à la récession qu'au transport du grain au tarif du Nid-de-Corbeau. La société s'est reprise de façon considérable et affiche un bénéfice de 85 millions de dollars pour le premier semestre de 1983. Par conséquent, malgré la récession et le tarif de transport peu élevé, les sociétés ferroviaires ne sont pas vraiment mal en point.

Notre proposition, la suppression du remboursement des frais constants au cours des trois prochaines années, réduira le paiement aux sociétés ferroviaires d'environ 216 millions de dollars au cours de cette période. Nous croyons qu'il en restera suffisamment pour permettre d'améliorer le système ferroviaire et d'entreprendre la réfection des embranchements et

[Texte]

We believe this provides for more than simply a band-aid solution.

We are really asking the railways to show some good faith and to take their share of the risk and to start putting some system improvements in place. Then in 1986-87 the Canadian Transport Commission can examine the contribution question. We are not saying that the railways are never entitled to a contribution to constant costs, but we will allow the CTC... Allow this issue to be resolved in the Canadian context. Let a Canadian entity examine the costs and the costing structure of the Canadian railway system. We believe that would be more appropriate.

We note that the government has even had some misgivings about the contribution to constant costs by virtue of the fact that they saw fit to phase the contribution in over a four-year period on the basis of 5% per year. So it obviously had some misgivings about it. We believe the CTC is the most authorized body to do a full, complete and comprehensive assessment of what the railway costs really are and what it really does cost to move a tonne of grain or a bushel of grain. We suggest that those are the figures we should be relying upon rather than Mr. Snively and rather than having to call upon three outside consultants to do our work for us.

The final implication of these two major changes, Mr. Chairman, would mean that there would be no net increase in government commitment through 1985-86, and I think that would certainly be most important to you when you are judging the acceptability of the amendments. So there will be no increase, and our proposals will not exceed the Royal Recommendation. The government will save some \$216 million through eliminating the contribution to constant costs, and the producer payments will be reduced by a similar amount due to the retention of the Crow rate.

It is very interesting, Mr. Chairman, that when you look at the contribution to constant costs phased in over the three-year period it is roughly equal to the increased share of the producer payments. So they are almost equal. So what we are really saying is remove the contribution to constant costs and you can reduce the payment of the producers accordingly.

We believe this is a responsible approach. We believe it is something that this committee should seriously consider and we will be advancing amendments in that regard.

• 2035

Finally, because the impact of this bill will be so great, because the impact is very hard to quantify and document, we will naturally be proposing a sunset amendment, which would limit the life of this bill to the end of 1985-1986. At that time it would take another act of Parliament to extend the provisions of the bill, which would ensure a full debate on the

[Traduction]

l'amélioration de la capacité. Nous croyons que cette solution n'est pas que provisoire.

En fait, nous demandons aux sociétés ferroviaires de manifester un peu de bonne foi et d'assumer leur part des risques en entreprenant certaines améliorations au système. En 1986-1987, la Commission canadienne des transports pourra alors examiner la question de la contribution. Nous ne disons pas que les sociétés ferroviaires n'auront jamais droit à une contribution visant les frais constants, mais nous permettrons à la CCT... nous ferons en sorte que cette question soit résolue dans le contexte canadien. Laissons une entité canadienne étudier les coûts et la structure des coûts du système ferroviaire canadien. Nous estimons cette façon de procéder plus pertinente.

Nous remarquons que le gouvernement affiche certaines réticences à l'égard du concept d'une contribution à l'endroit des frais constants, en vertu du fait qu'il a jugé préférable de verser graduellement la contribution au cours d'une période de quatre ans, à un rythme de 5 p. 100 par an. Le gouvernement a donc quelques doutes quant à ce concept. Nous croyons que la CCT est l'organisme le mieux habilité à effectuer une évaluation complète et exhaustive de la nature réelle des frais ferroviaires et de ce qu'il en coûte vraiment pour transporter une tonne ou un boisseau de grain. Nous avançons que c'est à ces chiffres qu'il faudrait se fier, plutôt qu'à M. Snively ou à trois experts-conseils de l'extérieur embauchés pour faire notre travail à notre place.

La répercussion finale de ces deux changements, monsieur le président, serait de ne pas entraîner de hausse nette de l'engagement gouvernemental d'ici 1985-1986 et je crois que ce facteur prendra pour vous la première importance au moment de déterminer le caractère acceptable de nos propositions. Il n'y aurait donc pas d'augmentation et nos propositions n'iront pas au-delà de la recommandation royale. Le gouvernement épargnera 216 millions de dollars par l'élimination de la contribution aux frais constants et les paiements des producteurs seront réduits d'un montant équivalent par le maintien du tarif du Nid-de-Corbeau.

Il est très intéressant de constater, monsieur le président, que la contribution à l'endroit des frais constants, amenée au cours de la période de trois ans, correspond à peu près à la part accrue des paiements des producteurs. Ces montants sont presque égaux. Finalement, nous vous disons de supprimer la contribution aux frais constants et vous pourrez alors réduire en conséquence les paiements des producteurs.

Nous croyons qu'il s'agit là d'une approche responsable. Nous sommes d'avis que le présent comité devrait se pencher sérieusement sur cette approche et nous présenterons des amendements en ce sens.

Finalement, puisque les répercussions de ce projet de loi seront tellement importantes et tellement difficiles à prouver et quantifier, nous proposerons naturellement un amendement limitant la durée d'application de ce projet de loi à la fin de 1985-1986. À ce moment-là, il faudra l'adoption d'une autre loi du gouvernement pour prolonger les dispositions du projet

[Text]

basis of the findings that have been found through the review processes that are going to be undertaken. Based upon the wealth of information that has been advanced before this committee, it would provide a measure of integrity and some real meaning to the review process and would provide us all with an opportunity to make amendments as defects become identified.

It is important that we not delve into the unknown without some assurance as to what we are going to do. I fear, Mr. Chairman, that with the passage of this bill we are going to inflict some severe hardship and deep damage to a segment of society that is in a very difficult situation right now and has very little armour and ability to defend itself.

The amendments that we will putting before you, sir, will be enshrined in Clause 34, which will redefine the base rate and will limit the Crow rate to that set out in Schedule II under the existing Crow. In Clause 34, on the Crow benefit we will be placing a limitation to the year 1985-1986. Another amendment having to do with Clause 34 would eliminate the estimated eligible costs and eliminate the contribution to constant costs.

In Clause 41, we will be placing a limit on the tariff charged by the railway companies to the level of the existing Crow.

In Clause 55, we will be providing for governments to pay all variable costs less producer payments and it will allow the commission to study the contribution issue in 1986-1987.

Clause 59.(f) will be a sunset provision, which will limit the effect of the bill to the beginning of 1986-1987.

Mr. Chairman, in conclusion, I genuinely appreciate the fact that you have given me sufficient latitude. We believe that by deleting the contribution to constant costs, while railway revenues will be reduced somewhat—\$200 million plus—but at the same time maintaining the Crow, it will leave the federal government's financial commitment unchanged, while at the same time providing the railways with full coverage of their costs incurred in the moving of grain.

Our amendments will result in a greatly simplified bill, which we believe will serve the best interests of the grain producer, ensure that the railways have sufficient revenues to proceed with planned investment, and also will ensure that the producers, the agricultural community, particularly that community that is designated to the production of grain and oil seeds, will continue to provide a major benefit to the total Canadian economy.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski. That was quite a summary. You have proven as well, Mr. Mazankowski, that you have, as an old friend of mine says about his wife, a dangerous memory.

I trust that, having made that thorough explanation of your position, when we get to the various amendments we will not

[Translation]

de loi, ce qui garantira la tenue d'un débat complet se fondant sur les conclusions des processus d'examen qui seront entrepris. À partir de la masse de données qui a été présentée au présent comité, cela donnerait de l'intégrité et du sens au processus d'examen et nous aurions tous l'occasion de formuler des amendements à mesure que les défauts deviendraient apparents.

Il est important pour nous de ne pas nous lancer dans l'inconnu sans être relativement certains de savoir ce que nous ferons. Monsieur le président, je crains qu'avec l'adoption de ce projet de loi nous n'infligions de graves difficultés et des torts irréparables à un secteur de la société qui est actuellement dans une situation très difficile et qui a très peu de moyens pour se défendre.

Les amendements que nous vous présenterons, monsieur, seront enchâssés dans l'article 34 qui définira le barème de référence et limitera le tarif du Nid-de-Corbeau à celui qui figure à l'annexe II de la loi actuelle du Nid-de-Corbeau. À l'article 34, nous limiterons la durée de la subvention du Nid-de-Corbeau à 1985-1986. Un autre amendement relatif à l'article 34 supprimera les coûts admissibles estimatifs et la contribution à l'endroit des frais constants.

À l'article 41, nous limiterons le tarif imposé par les sociétés ferroviaires au niveau actuel du Nid-de-Corbeau.

À l'article 55, nous prévoyons que les gouvernements paieront tous les frais variables moins les paiements des producteurs et que la Commission étudiera la question de la contribution en 1986-1987.

Le paragraphe 59.f) limitera la durée d'application du projet de loi au début de 1986-1987.

Monsieur le président, en conclusion, je vous remercie sincèrement de m'avoir accordé suffisamment de latitude. Nous sommes d'avis qu'en supprimant la contribution à l'endroit des frais constants mais en conservant le tarif actuel du Nid-de-Corbeau, les revenus ferroviaires seront réduits d'un peu plus de 200 millions de dollars, ce qui ne changera rien à l'engagement financier du gouvernement tout en remboursant entièrement aux sociétés ferroviaires leurs de transport du grain.

Nos amendements simplifieront beaucoup le projet de loi, ce qui selon nous dessert les intérêts du producteur de grain, garantit aux sociétés ferroviaires des revenus suffisants pour effectuer les investissements prévus et garantit également que les producteurs, la communauté agricole, en particulier ceux qui se consacrent à la production du grain et des oléagineux, continueront d'apporter une grande contribution à l'ensemble de l'économie canadienne.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski. C'était tout un résumé. Vous nous avez également démontré, monsieur Mazankowski, que vous avez une mémoire dangereuse, comme le dirait l'un de mes amis à propos de son épouse.

Après avoir expliqué aussi longuement votre position, j'espère que lorsque nous en arriverons aux divers amende-

[Texte]

have to have such a detailed explanation, and that is why I allowed you the latitude I did.

We will now hear from Mr. Flis.

Mr. Flis: Thank you, Mr. Chairman. I must say that I am speechless.

Mr. Benjamin: Next speaker.

The Chairman: That has never happened to you, has it, Mr. Benjamin?

• 2040

Mr. Flis: This is probably one of the biggest disappointments in my brief political career, because I believe in working in trust. I believe when people say they are working in good faith, they will work in good faith. I do not like working with people who have hidden agendas. I guess we can see now, Mr. Chairman, why the Conservatives have been pulling the same stalling tactics as the NDP, spending a full day . . .

Mr. Benjamin: I am opposing.

Mr. Flis: —on one clause, spending a whole afternoon on one amendment. At least the NDP were honest and right from the very beginning stated their position, which was to retain the Crow.

At least the NDP put forward their amendments in advance so we could have a look at them; and we did accept some, improving the bill. Mr. Benjamin gave us notice that he will table another 19 or 20. And I respect that position. I think we worked in trust; we worked in respect of each other, knowing that we take different positions, respecting the parties we represent, respecting the constituencies we represent.

Mr. Benjamin: Do not be too nice to me. I cannot stand it.

Mr. Flis: I do not like it when someone leads a committee like this astray, playing games, under the guise of improving a bill, and then goes back to the NFU and NDP position of retaining the Crow. Travelling across Canada was very revealing; very revealing. If I recall—and members opposite can check their transcripts—it seems to me those were the two groups, the NFU farmers and the NDP, who appeared before the committee and over and over stated that position. I do not recall many other witnesses stating that.

I guess I look across the table and look at what regions of Canada they represent. Who are their constituents? Do they not speak on behalf of their constituents? Do they not speak on behalf of the witnesses who appeared before this committee? I am wondering what these witnesses who appeared before this committee are going to say tomorrow morning when they get up and see this right-about-turn.

[Traduction]

ments, nous n'aurons pas droit à une explication aussi poussée et c'est pourquoi je vous ai laissé autant de latitude.

Nous entendrons maintenant M. Flis.

M. Flis: Merci, monsieur le président. Je dois dire que j'en perds la parole.

M. Benjamin: Au suivant.

Le président: Cela ne vous est jamais arrivé, n'est-ce pas, monsieur Benjamin?

M. Flis: Je n'ai probablement jamais été aussi déçu au cours de ma brève carrière politique, car je crois au travail dans un climat de confiance. Je crois les gens lorsqu'ils me disent qu'ils travaillent de bonne foi et qu'ils continueront de le faire. Je n'aime pas travailler avec des gens qui ont déjà leurs plans tout faits. Je crois que nous voyons maintenant, monsieur le président, pourquoi les conservateurs ont utilisé les mêmes tactiques de blocage que le NPD, en passant une journée entière . . .

M. Benjamin: Objection.

M. Flis: . . . sur un article, en passant tout un après-midi sur un amendement. Au moins le NPD a eu l'honnêteté de déclarer sa position dès le départ, soit le maintien du Nid-de-Corbeau.

Au moins le NPD a présenté ses amendements à l'avance pour nous permettre de les étudier et nous en avons accepté certains, améliorant ainsi le projet de loi. M. Benjamin nous a avisés du fait qu'il déposerait 19 ou 20 autres amendements et je respecte cette position. Je croyais que nous travaillions dans un climat de confiance, de respect mutuel, sachant que nous pouvions adopter des positions différentes, respectant les partis que nous représentons, les commettants que nous représentons.

M. Benjamin: Ne soyez pas trop gentil avec moi. C'est plus que je ne peux en endurer.

M. Flis: Je n'aime pas que quelqu'un induise en erreur un Comité comme celui-ci, en jouant des petits jeux, en faisant semblant de vouloir améliorer un projet et loi pour ensuite revenir à la position du NPD et du Syndicat national des agriculteurs de maintenir le tarif du Nid-de-Corbeau. Le voyage à travers le Canada a été très révélateur, très. Si ma mémoire est bonne et les membres de l'autre côté peuvent vérifier leurs transcriptions, il me semble qu'il s'agit-là de deux groupes, le NPD et le Syndicat national des agriculteurs, qui ont comparu devant le présent Comité pour répéter maintes et maintes fois cette position. Je ne me rappelle d'aucun autre témoin l'ayant également soutenue.

Je suppose que je regarde de l'autre côté et que je pense aux régions du Canada qu'ils représentent. Qui sont leurs commettants? Ne parlent-ils pas au nom de leurs commettants? Ne parlent-ils pas au nom des témoins qui ont comparu devant le présent Comité? Je me demande ce qu'ils diront demain matin, ces témoins, lorsqu'ils apprendront ce revirement en lisant leur journal.

[Text]

I think we were under the impression that Mr. Mazankowski and his colleagues were pushing the freedom of choice option in this bill. So looking at his position now, I guess what he wants to do is give Canadians where some producers can live under retaining the Crow; others will live under paying the producer; and the third group will be paying to the railways. I guess this will be Mr. Mazankowski's freedom of choice. I will be interested how at report stage, and at third reading, he is going to explain this to Canadians.

Mr. Mazankowski: Wait and see.

Mr. Flis: He mentioned the removal of income from the western communities, \$3.5 to \$4 billion; but he fails to tell this committee and Canadians that \$25 billion will be injected into the Canadian economy, \$16.5 billion by the railways over the next decade, almost \$1 billion a year by the government. That he does not bring out. He does not bring out that this bill might create 375,000 person-years of work across Canada.

He talked about the impact on family life and family lifestyles and how little research has been done on this. I suggest he read the Hall commission report. I suggest he read the questions I asked Justice Emmett Hall, and what he said on this.

• 2045

Mr. Mazankowski went on to outline the five principles that they work under. Railways should receive fair compensation. Is this not what Bill C-155 attempts to do? He said the grain producers should be guaranteed a first-class transportation system. Is this not what Bill C-155 is all about? He said we must address the problem of distortion. Mr. Hargrave, if I were you I would stand up and leave the table. How does this explain that many farmers...

The Chairman: Address the Chair, please.

Mr. Flis: Sorry, through you, Mr. Chairman.

The livestock producers and the value crop producers have admitted that because of the Crow rate this distortion and this hurt have been created. They begged us, and some of them are still here in Ottawa lobbying us, to correct this hurt. Is this Mr. Mazankowski's way of correcting this hurt?

Mr. Mazankowski: Why do you not correct it then?

Mr. Flis: Mr. Chairman, I listened without interruption.

The Chairman: I was going to make the same point and I think we owe that to each other.

Mr. Flis: Mr. Hargrave mentioned earlier, Mr. Chairman, that we have not really gotten to the guts of this bill, and I agree with him. I would be very interested in how Mr.

[Translation]

Je crois que nous avions l'impression que M. Mazankowski et ses collègues préconisaient l'option de la liberté de choix dans ce projet de loi. Avec la position qu'il vient d'exprimer, je suppose qu'il désire que quelques producteurs paient le tarif du Nid-de-Corbeau, que d'autres versent le paiement du producteur et qu'un troisième groupe paie les sociétés ferroviaires. Je suppose que c'est cela la liberté de choix pour M. Mazankowski. Je me demande comment il expliquera cela aux Canadiens au moment du dépôt du rapport et à la troisième lecture.

M. Mazankowski: Qui vivra verra.

M. Flis: Il a mentionné le manque à gagner des collectivités de l'Ouest, de \$3.5 à \$4 milliards, mais il a oublié de mentionner au Comité et aux Canadiens qu'on injectera \$25 milliards dans l'économie canadienne, \$16.5 milliards de la part des sociétés ferroviaires au cours de la prochaine décennie et près de \$1 milliard par an de la part du gouvernement. Cela, il ne le mentionne pas. Il ne mentionne pas que ce projet de loi pourrait créer 375,000 années-personnes de travail partout au Canada.

Il a parlé de l'incidence sur la vie familiale et sur le peu de recherche qui a été faite à cet égard. Je lui suggère de lire le rapport de la Commission Hall. Je lui suggère de lire les questions que j'ai posées au juge Emmett Hall et ce qu'il a répondu à ce sujet.

M. Mazankowski a exposé ensuite les cinq principes qu'ils appliquent. Les chemins de fer doivent recevoir une juste rémunération. N'est-ce pas ce que le projet de loi C-155 tente de faire? Il a affirmé que les producteurs de grain doivent avoir l'assurance de disposer d'un système de transport de première qualité. N'est-ce pas là l'objet même du projet de loi C-155? Il a dit que nous devons traiter le problème de la déformation. Monsieur Hargrave, si j'étais vous, je me lèverais et quitterais la table. Comment cela explique-t-il que nombre d'agriculteurs...

Le président: Adressez-vous à la présidence, s'il vous plaît.

M. Flis: Je m'excuse, par votre intermédiaire, monsieur le président.

Les producteurs de bétail et les producteurs de cultures de rapport ont admis qu'à cause du tarif du Nid-de-Corbeau, cette déformation et ce préjudice ont été créés. Ils nous ont suppliés, et certains d'entre eux sont encore ici à Ottawa pour exercer des pressions sur nous, de faire disparaître ce préjudice. Est-ce là le moyen que prend M. Mazankowski pour faire disparaître ce préjudice?

M. Mazankowski: Pourquoi ne le faites-vous pas disparaître, alors?

M. Flis: Monsieur le président, j'ai écouté sans interrompre.

Le président: J'allais faire la même remarque; je pense que nous nous devons cela l'un à l'autre.

M. Flis: M. Hargrave a dit tout à l'heure, monsieur le président, que nous ne nous sommes pas vraiment attaqués à l'essentiel de ce projet de loi, et je suis d'accord avec lui. Je

[Texte]

Mazankowski and the Progressive Conservatives by retaining the Crow are going to wipe out the hurt for the livestock producers that these gentlemen sitting opposite are representing.

I am not going to take time to go through the rest of the principles outlined by Mr. Mazankowski, but let me remind him about who initiated this whole study into the Crow rate debate. It did not come from the government, not from his government when he was in power and not from our government. This came from the western producers themselves. The government admitted it is not the expert to study this problem so they hired a westerner, Mr. Gilson, to go out and hear from the westerners themselves and see what they recommend. What we have in this bill is mainly the recommendations of the people of western Canada through a process now known as the Gilson report.

I do not know how Mr. Mazankowski is going to square this with the very constituents that he represents in the Town of Vegreville that we flew over and he so proudly pointed out to us through the plane window.

If I recall, sitting in the House of Commons, Mr. Chairman, when Mr. Mazankowski spoke at second reading, he stated that the most major farm groups were prepared to pay more. Were prepared to pay more—and all of a sudden this turnaround? I do not know why the change of heart. Was it because of the change of the leader of the party? I will let him explain that when we get the bill to the House.

Mr. Chairman, I said I am speechless because I do not think this is the time to make such a major reversal. Again I ask what happened to the good faith that was promised this committee Thursday and before, and even earlier today.

Yes, I think our debates should be very short on future amendments because there is no way we will allow amendments which will mean no change to the Crow. That goes against the whole intent of the bill, and, Mr. Chairman, I appeal to you on the advice of your table officers that these amendments should not be accepted.

If it took Mr. Mazankowski this long to find out what the bill is all about, I suggest that he wasted a lot of taxpayers' money listening to the witnesses across Canada, creating all this expense for the taxpayers, because it was on his urging, and Mr. Benjamin's, that we agreed to go and listen to the grass roots. But he did not even know what the bill was all about. How could he have heard intelligently, listened intelligently, when he did not know what the bill was about? How could he have listened intelligently when he did not know what the bill was about? Today, September 13, the Conservatives discover what the bill is all about and join the NDP in retaining the Crow.

[Traduction]

serais vivement intéressé à savoir comment M. Mazankowski et les progressistes-conservateurs, en conservant le Nid-de-Corbeau, vont faire disparaître le préjudice causé aux producteurs de bétail dont ces messieurs assis en face sont les représentants.

Je ne vais pas prendre le temps de passer en revue les autres principes exposés par M. Mazankowski, mais laissez-moi lui rappeler qui a lancé toute cette étude et ce débat sur le tarif du Nid-de-Corbeau. Cela n'est pas venu du gouvernement, non pas de son gouvernement quand il était au pouvoir ni de notre gouvernement. L'initiative est venue des producteurs de l'Ouest eux-mêmes. Le gouvernement a avoué ne pas posséder les connaissances spécialisées voulues pour étudier ce problème et il a donc retenu les services d'un habitant de l'Ouest, M. Gilson, le chargeant d'aller recueillir les vues des habitants de l'Ouest eux-mêmes et leurs recommandations. Ce que nous avons dans ce projet de loi, c'est principalement les recommandations des habitants de l'Ouest canadien, formulées par la voie d'une démarche qui porte aujourd'hui le nom de rapport Gilson.

Je ne sais pas comment M. Mazankowski va faire accepter cela par les commettants eux-mêmes qu'il représente dans la ville de Vegreville que nous avons survolée et qu'il nous a si fièrement pointée du doigt par la fenêtre de l'avion.

Si je me rappelle bien, siégeant à la Chambre des communes, monsieur le président, quand M. Mazankowski a pris la parole en deuxième lecture, il a affirmé que la plupart des importants groupes agricoles étaient disposés à payer davantage. Étaient disposés à payer davantage—et soudainement cette volte-face? Je ne m'explique pas ce revirement. Est-ce parce que le parti a changé de chef? Je le laisserai expliquer la chose quand nous remettrons le projet de loi à la Chambre.

Monsieur le président, j'ai dit que je suis interloqué parce que je ne crois pas que ce soit le moment d'opérer un renversement si important. Encore une fois, je demande ce qui est arrivé à la bonne foi qui a été promise au comité jeudi et avant, et même plus tôt aujourd'hui.

Oui, j'estime que nos débats devraient être très courts sur les amendements à venir, car il n'est absolument pas question que nous adoptions des amendements qui empêcheront de modifier le Nid-de-Corbeau. Cela va à l'encontre de l'objet même du projet de loi et, monsieur le président, j'en appelle à vous, de l'avis de vos collaborateurs à la table, de ne pas accepter ces amendements.

Si M. Mazankowski a mis tant de temps à comprendre l'objet du projet de loi, je suis d'avis qu'il a gaspillé beaucoup d'argent des contribuables à entendre les témoins partout au pays aux frais des contribuables, car c'est à sa demande, et à celle de M. Benjamin, que nous avons convenu d'aller entendre les gens à la base. Mais il ne savait même pas de quoi retournait le projet de loi. Comment aurait-il pu entendre intelligemment, écouter intelligemment, quand il ne savait pas de quoi il s'agissait dans ce projet de loi? Aujourd'hui, 13 septembre, les Conservateurs découvrent de quoi retourne le projet de loi et se joignent au NPD pour conserver le Nid-de-Corbeau.

[Text]

• 2050

Mr. Chairman, I suggest we move to clause by clause, which is what we are here for.

The Chairman: Yes, Mr. Mayer.

Mr. Mayer: You look at me with a certain amount of . . .

The Chairman: Well, I am not going to allow another speech.

Mr. Mayer: I would like to set the record straight, if I could, Mr. Chairman.

The Chairman: Well, we can set the record straight all night, and then somebody else sets the record straight and it does not get any straighter. I think we should, in fact, do what we are here to do. The opposition has put forward their position . . .

Mr. Mayer: Mr. Chairman, then on a point of privilege, to respond to Mr. Flis, because he has impugned some motives on this side that we have not been proceeding in good faith, certainly that has not been the case as far as those of us on this side, on the Official Opposition side, are concerned.

I do not know really where to start, because from beginning to end the parliamentary secretary is clearly off base. What we have been doing in this committee is proceeding with a good amount of amendments; and if you will look at the record, Mr. Chairman, you will find that it has been a very flawed bill. The evidence in the testimony to that is the fact there have been so many amendments proposed and accepted by the government; and you will note that this is the party that has been doing its homework and listening to the people we heard in testimony across the country and here in Ottawa . . .

The Chairman: Mr. Mayer . . .

Mr. Mayer: —because largely we have been proposing amendments that have been suggested by the witnesses who have appeared in front of this committee.

The Chairman: Mr. Mayer . . .

Mr. Mayer: That is the faith we have been keeping with the people who appeared in front of this committee.

The Chairman: You are doing exactly what I thought you would do, and I would appreciate it if we could cut it off there and go to clause by clause, starting with Clause 34.

Mr. Mayer: If Mr. Flis wants to impugn some ridiculous motives to this side, I think he should look in the mirror and see what he is talking about. Let me just read a quote back to you. He talks about the figures . . .

The Chairman: No, Mr. Mayer . . .

Mr. Mayer: Let me read a quote back to you that Mr. Flis made . . .

The Chairman: No, Mr. Mayer, please.

Mr. Mayer: —in Regina . . .

[Translation]

Monsieur le président, je propose que nous passions à l'étude article par article, qui est la raison de notre présence ici.

Le président: Oui; monsieur Mayer.

M. Mayer: Vous me regardez d'un air . . .

Le président: Eh bien, je n'entends pas laisser prononcer un autre discours.

M. Mayer: J'aimerais faire une mise au point, si vous le permettez, monsieur le président.

Le président: Eh bien, nous pouvons faire des mises au point toute la nuit, et alors quelqu'un d'autre fait une mise au point et les choses ne sont pas plus au point qu'avant. J'estime vraiment que nous devrions faire ce que nous sommes chargés de faire ici. L'opposition a exposé sa position . . .

M. Mayer: Question de privilège alors, monsieur le président, pour répondre à M. Flis, qui reproche à notre côté de ne pas avoir agi de bonne foi, il n'en a sûrement pas été ainsi en ce qui nous concerne, nous de ce côté, du côté de l'opposition officielle.

Je ne sais vraiment par où commencer, car du début à la fin, le secrétaire parlementaire déraile complètement. Ce que nous avons fait au sein de ce Comité, c'est de produire bon nombre d'amendements; et si l'on regarde les choses de près, monsieur le président, on constate que nous avons eu affaires à un projet de loi très défectueux. La preuve en est, dans les témoignages, que tant d'amendements ont été proposés et acceptés par le gouvernement; et vous remarquerez que c'est là le parti qui a fait son travail de préparation et écouté les gens dont nous avons recueilli les témoignages partout au pays et ici à Ottawa . . .

Le président: Monsieur Mayer . . .

M. Mayer: . . . car dans une large mesure nous avons proposé des amendements qui ont été suggérés par les témoins qui ont comparu devant le comité.

Le président: Monsieur Mayer . . .

M. Mayer: C'est là la bonne foi dont nous avons fait preuve à l'endroit des personnes qui ont comparu devant le comité.

Le président: Vous faites exactement ce que je pensais que vous alliez faire, et je vous saurais gré que nous coupions là pour passer à l'étude article par article, en commençant par l'article 34.

M. Mayer: Si M. Flis entend adresser des reproches ridicules à notre côté, je pense qu'il devrait regarder dans la glace pour voir de quoi il parle. Permettez-moi de vous citer de ses paroles. Il parle des chiffres . . .

Le président: Non, monsieur Mayer . . .

M. Mayer: Laissez-moi vous lire quelques paroles prononcées par M. Flis . . .

Le président: Non, monsieur Mayer, je vous en prie.

M. Mayer: . . . à Regina . . .

[*Texte*]

The Chairman: No. Please, let us go to clause by clause. We are just getting into an argument that is going to lead us precisely nowhere.

Mr. Mayer: That is precisely where the parliamentary secretary took us, nowhere.

The Chairman: I want to go to clause by clause now. I have called Clause 34.

Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, purely as a matter of courtesy, I think Mr. Flis should be allowed to complete his remarks.

The Chairman: He did.

Mr. Benjamin: Oh, had he completed his . . .

The Chairman: Yes.

Mr. Benjamin: Then I would like my turn, Mr. Chairman, starting with Clause 34.

The Chairman: Yes, I guess that is fair, Mr. Benjamin.

Mr. Althouse: You sound enthusiastic.

An hon. Member: At least he smiled.

The Chairman: You are perceptive, too, Mr. Althouse.

Mr. Benjamin: They have to put up with me all the time.

The Chairman: Mr. Benjamin, be my guest.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman. My colleagues have to put up with me every day; you only have to do it when the committee is meeting.

Mr. Chairman, I want to . . .

The Chairman: There is a reason for switching parties, right?

Mr. Althouse: If you like, we do have some extra space over there.

Mr. Benjamin: They would like you to join us to help them against me.

The Chairman: I am not that much of a hog for punishment, Mr. Benjamin. Go on, please.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I want to return to a note of seriousness and some degree of partisanship, but certainly a note of seriousness, by Mr. Mazankowski and Mr. Flis. I think that is the level that is deserving in this committee on this matter.

I want to say again that, as far as these committee proceedings are concerned, the position of my colleagues and I in the NDP was the dealing with this bill, not the facilitating of the passing of it. The committee has certain responsibilities and duties in dealing with every clause of this bill in order to report a whole bill, as you, Mr. Chairman, quite rightly reminded us several days ago, in whatever time is required to deal with it fully and properly; and I think we have been dealing fully and properly.

[*Traduction*]

Le président: Non. Je vous en prie, passons à l'étude article par article. Nous entrons dans une dispute qui va nous mener exactement nulle part.

M. Mayer: C'est précisément là où le secrétaire parlementaire nous a menés, nulle part.

Le président: J'entends aborder l'étude article par article. J'ai nommé l'article 34.

Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, purement à titre de courtoisie, il me semble qu'il faudrait permettre à M. Flis de terminer ses remarques.

Le président: Il l'a fait.

M. Benjamin: Oh, avait-il terminé ses . . .

Le président: Oui,

M. Benjamin: Alors j'aimerais avoir mon tour, monsieur le président, en commençant par l'article 34.

Le président: Oui, il me semble que cela est juste, monsieur Benjamin.

M. Althouse: Vous semblez plein d'enthousiasme.

Une voix: Au moins, il a souri.

Le président: Vous êtes perspicace aussi, monsieur Althouse.

M. Benjamin: Ils doivent m'endurer tout le temps.

Le président: Monsieur Benjamin, je vous en prie.

M. Benjamin: Merci, monsieur le président. Mes collègues doivent m'endurer tous les jours; vous n'avez à m'endurer que pendant les séances du Comité.

Monsieur le président, je veux . . .

Le président: C'est une raison de changer de parti, n'est-ce pas?

M. Althouse: Si vous voulez, nous avons une place par là.

M. Benjamin: Ils voudraient que vous vous joigniez à nous pour les aider contre moi.

Le président: Je ne suis pas masochiste à ce point, monsieur Benjamin. Poursuivez, je vous en prie.

M. Benjamin: Monsieur le président, je veux revenir au sérieux et à certaines mesures de partisanerie, mais en tout cas au sérieux, de la part de M. Mazankowski et de M. Flis. Je pense que ce niveau s'impose au sein du Comité pour traiter cette question.

Je tiens à redire ici que pour ce qui est des délibérations de notre Comité, la position de mes collègues et de moi-même du NPD a été de traiter ce projet de loi, non pas d'en faciliter l'adoption. Le Comité a la responsabilité, le devoir de traiter chaque article de ce projet de loi pour faire rapport du projet de loi dans son entier, comme vous, monsieur le président, vous l'avez rappelé très justement il y a plusieurs jours, en prenant le temps voulu pour le traiter pleinement et convenablement; et je pense que jusqu'ici, nous avons traité les articles pleinement et convenablement.

[Text]

I think there has been a remarkable degree of positive contribution and discussion from all sides. No one can accuse anyone else of any kind of filibuster or stalling or whatever, because all members on all sides are faced with all the complexities, all the ramifications, of this legislation; and the ramifications stretch from Halifax to Prince Rupert, Mr. Chairman.

• 2055

I want to congratulate Mr. Mazankowski . . . and I want to say this without provoking him—I want to congratulate him for now taking a position that I am sure in many instances and with some of his own colleagues will not have been easy; because I can say the same thing about the position I am taking on behalf of my party. It is not necessarily enthusiastically or unanimously supported by every segment of my party in every segment of Canada; and the same thing applies—although I know I am pretty close . . . the same thing applies to all critics and all spokesmen.

Mr. Mazankowski is the transportation critic for his party. I know that his leaders, past and present, accept and rely on him for advice and guidance as to the policy and the position his party takes. Sometimes his leader may tell him no. The same thing applies to me. I think it took a large man to make the statements Mr. Mazankowski made tonight, and I am pleased that he has. His opposition to the contents of this legislation in some instances is the same as ours and in other major instances is different. The opposition may be the same, but for entirely different reasons.

I welcome the statement of Mr. Mazankowski's, because as we have said since February 1, or even before, it would be our intent to use every way we possibly could, under the rules, to prevent the passage of legislation that provides for an increase in freight charges to grain producers when only the costs on one side of the coin are being considered, namely the costs—alleged costs—of railroads. Mr. Mazankowski is perfectly correct that unless and until a similar criterion is applied to those who pay the charges for the transportation of grain—who produce and pay—applied to their situation compared with that of the railroads, then it is totally improper for this committee or this Parliament to come forward with legislation that deals with only one side of the coin.

Mr. Chairman, Mr. Mazankowski and I will never agree on the matter of whether we pay the railroads or pay the producers. One of the reasons I object to the paying of producers is that since I was a child in the Dirty 30s, and ever since, I have been sick and tired of hearing and listening to the finger being pointed at grain farmers and farmers generally on the Prairies as if they were some kind of welfare recipients and they have to be subsidized. The finger is always pointed at them.

We suggest, Mr. Chairman, that unless and until an examination under the CTC, as Mr. Mazankowski suggests,

[Translation]

Je pense que nous avons tous très bien collaboré aux travaux. Personne ne peut accuser aucun autre membre d'avoir fait de l'obstruction ni d'avoir ralenti les travaux ni d'autre chose, car tous les membres, de tous les côtés, font face à toutes les complexités, à toutes les ramifications, de cette mesure législative; et les ramifications s'étendent d'Halifax à Prince Rupert, monsieur le président.

Je tiens à féliciter M. Mazankowski . . . et je veux le dire sans le provoquer . . . je tiens à le féliciter d'adopter aujourd'hui une position que, sans aucun doute, dans bien des cas et auprès de certains de ses collègues, il ne lui aura pas été facile de prendre; car je puis en dire autant de la position que j'adopte pour le compte de mon parti. Elle ne reçoit pas nécessairement l'appui enthousiaste ou unanime de tous les éléments de mon parti dans toutes les régions du pays; et la même chose s'applique . . . bien que je sache être très près des vues générales . . . la même chose s'applique à tous les critiques et à tous les porte-parole.

M. Mazankowski est le critique des transports de son parti. Je sais que ses chefs, passé et présent, lui demandent et acceptent ses avis et conseils touchant la politique et la position adoptée par son parti. Parfois, son chef peut lui dire non. Il en est de même pour moi. Je pense que c'est à un homme fort que nous devons les déclarations faites par M. Mazankowski ce soir, et je suis heureux qu'il les ait faites. Son opposition au contenu de cette mesure législative, dans certains cas, est la même que la nôtre et, dans d'autres cas importants, elle est différente. L'opposition peut être la même, mais pour des motifs entièrement différents.

J'accueille avec faveur la déclaration de M. Mazankowski, car, comme nous l'affirmons depuis le 1^{er} février, et même avant, nous entendons mettre en oeuvre tous les moyens possibles, dans le respect des règles, pour prévenir l'adoption d'une loi qui prévoit l'augmentation des frais de transport des producteurs de grain en ne tenant compte que des coûts d'un côté de la médaille, savoir les coûts . . . les coûts présumés . . . des chemins de fer. M. Mazankowski a parfaitement raison de dire que tant qu'un critère semblable ne sera pas appliqué à ceux qui paient les frais de transport du grain . . . qui produisent et qui paient . . . ne sera pas appliqué à leur situation au même titre qu'à celle des chemins de fer, il est tout à fait inconvenant que le Comité ou le Parlement présente une mesure législative qui ne traite qu'un côté de la médaille.

Monsieur le président, M. Mazankowski et moi-même ne serons jamais d'accord sur la question de savoir s'il faut payer les chemins de fer ou payer les producteurs. L'une des raisons pour lesquelles je m'oppose au paiement des producteurs, c'est que depuis mon enfance dans les sales années 30, et toujours depuis, j'en ai jusque là de voir pointer du doigt les producteurs de grain et en général les agriculteurs des Prairies comme s'ils étaient en quelque manière des prestataires de l'aide sociale et qu'ils doivent être subventionnés. On les pointe toujours du doigt.

Nous estimons, monsieur le président, que tant qu'un examen mené par la CCT, comme le propose M. Mazan-

[Texte]

examines the other side of the coin of grain producers' costs, and whether or not grain producers get a return on their investment, whether or not there is anything in their prices that provides some contribution to constant costs—unless and until that is found out, there can be no justification or any kind of justice or fairness in blindly accepting arguments put forward by railroads since the 1870s and by those who readily accept and even reprint every bloody word the railroads put out—not a word that a member of Parliament might say, but every word the railroads put out.

• 2100

I find it interesting, Mr. Chairman, in these committee hearings what got carried in the press—not a single question asked by a member of Parliament, not a single answer provided by a witness. What got put out was the entire press release of the CPR, the CNR, the Coal Association—and no attention paid to what was going on in the committee by members of Parliament in the questioning and answering with witnesses.

Mr. Chairman, Mr. Mazankowski said there is no support for the rate-making proposals, and he is perfectly correct. We are approaching the rate-making proposals. We are about to begin discussing Clause 34. I hope I can have a copy, hopefully tonight, of Mr. Mazankowski's major proposals. I suspect we will be able to support most if not all of it, but I would like to be able to take it to bed with me tonight while I fall asleep.

Mr. Chairman, the other thing is that I welcome Mr. Mazankowski's statement on behalf of his party that until a review is completed the Crow rate be retained.

The Chairman: Order.

Mr. Benjamin: That is not a commutation of the death sentence; it is only a stay of the execution. But at least a commutation is better than the execution.

I choose to believe that Mr. Mazankowski is not speaking on behalf of his party in the Mackenzie King manner: the Crow if necessary, but not necessarily the Crow.

I choose to assume that the evidence under review three years from now will show that the grain producers should not pay more for grain freight rates unless and until they get paid prices on the same criteria that are being blindly agreed to for the railroads.

Mr. Chairman, we have heard so much about the livestock hurt. I take a back seat to nobody in this committee because I have probably known him as long as or longer than anybody else in this committee... to the concerns expressed by my good friend the member from Medicine Hat. There is no question that there is a livestock hurt; but the livestock hurt is not due to the Crow rate and the grain producers, and if you choose to try to solve a livestock hurt by adding a hurt to grain producers we have done irreparable harm amongst our

[Traduction]

kowski, n'étudiera pas l'autre côté de la médaille que sont les coûts des producteurs, pour savoir si oui ou non les producteurs de grain tirent un profit de leur investissement, si oui ou non il y a quelque chose dans leurs prix qui concourt à des coûts constants... tant que l'on ne sera pas fixé sur ces points, il ne saurait aucunement être justifié, il ne saurait y avoir aucune justice à accepter aveuglément les thèses soutenues par les chemins de fer depuis les années 1870 et par ceux qui acceptent sans difficulté et même reproduisent chaque damné mot émanant des chemins de fer... pas un mot de ce qu'à dire un député, mais chaque mot sortant de la bouche des chemins de fer.

Il est très amusant, monsieur le président, de noter que les reportages des media ne font guère allusion, lorsqu'ils décrivent les délibérations du comité, aux questions posées par les députés ou aux réponses données par les témoins. On a publié le communiqué de presse intégral du CP, du CN et de l'Association du charbon, mais on n'a prêté aucune attention au travail des députés et des témoins.

Monsieur le président, M. Mazankowski a raison d'affirmer que personne n'appuie les propositions relatives à la tarification. Nous les abordons justement, et nous nous apprêtons à discuter de la clause 34. J'aimerais bien avoir en main d'ici ce soir un exemplaire des propositions importantes formulées par M. Mazankowski. J'envisage pouvoir en appuyer la majorité sinon toutes, mais n'oublions pas que la nuit porte conseil.

Monsieur le président, j'applaudis à la déclaration de M. Mazankowski, faite au nom de son parti, voulant que l'on conserve le tarif du Nid-de-Corbeau jusqu'à ce que l'on ait terminé la révision.

Le président: De l'ordre, s'il vous plaît.

M. Benjamin: Il ne s'agit pas d'une commutation de la peine de mort, mais simplement d'un sursis. Par contre, il vaut mieux avoir affaires à une commutation qu'à une exécution.

Je crois que M. Mazankowski ne parle pas au nom de son parti comme le faisait M. Mackenzie King. Le tarif du Nid-de-Corbeau sera conservé s'il se révèle essentiel de le faire, mais ce ne sera pas nécessairement ce tarif qui sera adopté.

Je présume que, d'ici trois ans, on étudiera la situation et l'on déterminera qu'il n'est pas juste que les tarifs pour le fret des grains soient plus élevés pour les producteurs de grains, sauf dans le cas où leurs tarifs sont établis en fonction de ces mêmes critères, que l'on applique aux chemins de fer sans se poser de questions.

Monsieur le président, le tort fait aux éleveurs de bétail défraye actuellement la chronique. Je ne cède en rien à aucun membre du comité, puisque je connais depuis plus longtemps sans doute que quiconque mon ami, le membre de Medicine Hat, et je comprends ses soucis. Le tort fait aux éleveurs de bétail est indéniable, mais il ne découle pas du tarif du Nid-de-Corbeau ni des mesures prises par les producteurs de grains. Si vous croyez bon de réparer le tort fait aux éleveurs de bétail en faisant le même tort aux producteurs de grains, nos agricul-

[Text]

agricultural producers in western Canada, let alone the rest of Canada.

These hurts have to be solved according to those industries. The livestock hurt is due to so many other things that have absolutely nothing to do with the Crow rate. In fact, Mr. Chairman—the member for Medicine Hat and I have discussed this privately and publicly—implementing this kind of legislation means cheaper grain, which means more livestock production, which means cheaper livestock, and it then means that both grain producers and grain producers who have switched to livestock and livestock producers who stay in livestock are going to be even worse off. We went through this in the late 1960s and early 1970s. We went through it in the 1950s. We have been through it ad nauseum.

Mr. Chairman, any kind of a hurt, whether it applies to grain producers or to taxpayers, is a hurt that is being accepted in this legislation and proposed by the government. Even if they were to only accept the minimum amounts that our consultants have said the railways are entitled to, it is still an overpayment. The bill still ignores, Mr. Chairman . . .

• 2105

The government chooses to ignore, the consultants do ignore, what is not only perceived but is also believed, and is the fact in western Canada: that the benefits bestowed by the people of Canada on Canadian Pacific Railway and Canadian National Railway and Canadian National's predecessors have more than compensated them for the obligations they received under the statutory grain rates. The 1881 CPR act, the legislation establishing Canadian National Railways, the 1920s statutes on the statutory grain rates, and every piece of legislation since have maintained both the benefits for the transporters and the obligations of the transporters. You cannot relieve the obligations of those transporters without taking into account the benefits they still receive to this day.

It was interesting to listen to some legal eagles from downtown Toronto, where they do not grow a bushel of wheat. They told this committee that if the railroads want out of their side of the bargain from 1897, then the taxpayers, the government, and the grain growers are entitled to a return of their side of the bargain. They related that to their being stuck with 4% in perpetuity interest charges—the railways will not let them out of that side of the bargain. It is all part of the same piece of cake, Mr. Chairman.

I am pleased that Mr. Mazankowski says they want to remove constant costs. That is what we have proposed since day one. May I remind the committee, Mr. Chairman, that Mr. Mazankowski's amendments, and the amendments to come, and more particularly the amendments we have moved and other ones we are going to move, are instituting what we would perceive to be the kind of bill this committee should be working on and Parliament should be passing.

[Translation]

teurs de l'Ouest canadien seront irrévocablement lésés, ainsi que nos agriculteurs d'ailleurs au Canada.

On doit réparer ces torts selon le secteur en cause. N'oublions pas que le tort fait aux éleveurs de bétail découle de facteurs qui n'ont absolument rien à voir avec le tarif du Nid-de-Corbeau. En fait, monsieur le président, j'ai discuté de cette question à plusieurs reprises avec le membre de Medicine Hat, tant en privé que publiquement. La mise en application d'une telle loi entraînerait la diminution des coûts de production des grains, ce qui signifie une intensification de l'élevage du bétail et la diminution donc des coûts du bétail. En somme, la situation des producteurs de grains, des producteurs de grains qui sont passés à l'élevage du bétail, ainsi que des éleveurs de bétail qui continuent d'élever du bétail s'aggraverait. Nous avons discuté de la question vers la fin des années 1960 et vers le début des années 1970, et même au cours des années 1950. Nous en avons discuté à n'en plus finir.

Monsieur le président, tout tort, qu'il soit fait aux producteurs de grains ou aux contribuables, est sanctionné par la loi et même proposé par notre gouvernement. Même s'ils devaient accepter la somme minimale à laquelle les chemins de fer ont droit selon nos conseillers, il s'agit tout de même d'un paiement excessif. La loi ne tient toujours pas compte, monsieur le président . . .

Le gouvernement et nos conseillers ne tiennent pas compte de ce que l'on ne fait pas que présumer mais que l'on croit au fond de son cœur: dans l'Ouest canadien, les sociétés, soit le Canadien Pacifique et le Canadien National, ainsi que son prédécesseur, ont été suffisamment dédommagés par le peuple canadien pour les contraintes avec lesquelles elles ont dû composer en vertu du tarif du transport des grains visé par la loi. La loi de 1881 sur le CP, la loi promulguant le Canadien National, les lois de 1920 sur le tarif du transport des grains et toute loi adoptée depuis continuent de prévoir des avantages pour les transporteurs et des obligations. On ne peut réduire les obligations des transporteurs sans tenir compte des avantages dont ils jouissent même à l'heure actuelle.

J'ai été fort intéressé de connaître l'avis de nos chers avocats de Toronto, qui sans doute n'ont jamais vu un boisseau de blé de près. Ils ont déclaré au Comité que si les chemins de fer veulent se désister de leurs obligations établies en 1897, les contribuables, le gouvernement et les producteurs de grain ont le droit de faire de même. Ils ont précisé par contre que les chemins de fer ne permettraient pas à l'autre partie en cause d'abandonner le paiement d'intérêts de 4 p. 100 à perpétuité auquel elle est contrainte. C'est du pareil au même, monsieur le président.

Je suis heureux de savoir que M. Mazankowski affirme qu'ils désirent abroger les coûts constants, puisque c'est ce que nous proposons depuis le tout début. Je tiens à rappeler au Comité, monsieur le président, que les amendements proposés par M. Mazankowski et ceux qui suivront et surtout ceux que nous avons proposés ou que nous entendons proposer serviront à élaborer une loi digne du travail de notre Comité et valant la peine d'être adoptée par le gouvernement.

[Texte]

First, the statutory grain rate should be —let us keep it a simple formula—retained for grain producers. Second, the coal lands should be opened up and returned to the Province of British Columbia, which gave them up in the first place. Third, the railroads should be reimbursed for any proven out-of-pocket costs—"out-of-pocket costs": that leaves out constant costs and so forth—as a subsidy.

Fourth, any additional moneys put forward by way of capital investment, which I do not object to, because the public always is going to have to invest in our transportation systems in this country; and rail is only one of them—but that we quit doing what we have been doing since 1881. We quit doing what no other sane investor would do, using good, sound business practice: we quit giving away money for capital investment, capital improvements, for which there is no opportunity for return on that investment. If that is not some kind of fiscal insanity, fiscal irresponsibility, I have never seen it. Here is an opportunity for Parliament, the government, this committee, to say that from now on for every dollar given to any railroad for capital improvements, the taxpayers through their government shall be entitled to an opportunity to receive a return on that investment, whether it be equity or interest-bearing loans or whatever.

May I also mention that when Mr. Flis says who started all this, it was somebody from the west, it sure was, Mr. Chairman; and I invite Mr. Flis to read the speeches by one Mr. Otto Lang in 1974 in Winnipeg and Edmonton, when he said it was time to review the Crow's Nest Pass rate. Nobody out west, at least, was under any illusions that that review was going to be down. That review was going to be up. And ever since then, for nine bloody years now—and Mr. Mazankowski will bear me out—we have been fighting with this. Every year it has been cropping up. It sure was a westerner who started this; it was one Otto Lang who started this and you are now reaping the whirlwind of what he started. I welcome Mr. Mazankowski and his colleagues in joining us, even if for different reasons . . .

• 2110

Mr. Flis: They have; they have.

Mr. Benjamin: Just minute, I do not mean ideologically, I mean joining us to do whatever we can under the rules to stop this bill from passing. We will not facilitate its passage.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin.

Now, like the CBC, I have given each party equal time, I think, and, unlike the CBC, I will not come on and analyse what you have said.

Mr. Mayer: Unlike the CBC you do not cost \$700 million . . .

[Traduction]

D'abord, on devrait conserver le tarif du transport des grains visé par la loi, et gardons la formule la plus simple possible. Ensuite, les houillères devraient faire l'objet d'une étatisation et relever de la compétence de la Colombie-Britannique, qui les possédaient à l'origine d'ailleurs. Ensuite, on devrait rembourser aux chemins de fer tout débours dont on peut prouver l'existence, ce qui exclut de toute façon les coûts constants, et ainsi de suite, et ce, à titre de subvention.

Finalement, j'approuve toute somme investie au chapitre des immobilisations puisque le public sera toujours dans l'obligation d'investir dans notre réseau de transport, dont font partie les chemins de fer. Par contre, nous avons cessé de faire ce que nous faisons depuis 1881, ce qu'aucun investisseur intelligent ne ferait et ce, par le biais de techniques commerciales réfléchies; nous avons cessé d'attribuer des fonds destinés aux investissements en immobilisations et aux améliorations à cet égard. Ces investissements ne présentent aucune possibilité de rendement du capital investi. Il ne s'agit là de rien d'autre que d'une erreur, d'un manque de responsabilité fiscale. Voici l'occasion pour le Parlement, le gouvernement et le Comité de décréter qu'à l'avenir, tout dollar accordé aux chemins de fer en vue d'améliorations des immobilisations permettra aux contribuables, par l'entremise de leur gouvernement, de recevoir une certaine somme, à titre de rendement du capital investi, qu'il s'agisse d'intérêts ou de prêts portant intérêts ou autres.

M. Flis se demande qui est à l'origine de tout ceci, et je suis en mesure de lui répondre. C'était quelqu'un de l'Ouest, bien sûr, monsieur le président. Je demande à M. Flis de lire les discours prononcés par un certain M. Otto Lang en 1974 à Winnipeg et à Edmonton. Il y a précisé que le moment était venu de réviser le tarif du Nid-de-Corbeau. Personne dans l'Ouest ne s'est leurré et a cru que les tarifs seraient diminués en vertu de cette révision. Ils seraient incontestablement augmentés. Depuis lors, neuf pénibles années déjà, nous tentons de composer avec la situation. La question revient tous les ans. C'est sûrement une personne de l'Ouest qui fut à l'origine de tout ceci. C'était plus précisément M. Otto Lang, et l'on en subit maintenant les conséquences. Je souhaite la bienvenue à M. Mazankowski et à ses collègues qui se joignent à nous, bien que pour des motifs différents . . .

M. Flis: Bien sûr, bien sûr.

M. Benjamin: Pardon, je ne parlais pas d'idéologies. Je voulais tout simplement dire qu'ils se joignent à nous pour faire tout ce qui nous est permis de faire en vertu des règlements, pour empêcher que cette loi ne soit adoptée. Nous ne favoriserons surtout pas son adoption.

Le président: Merci, monsieur Benjamin.

Et maintenant, comme on le fait à Radio-Canada, je ne passerai pas à une analyse de vos propos.

M. Mayer: Et contrairement à Radio-Canada, vous ne nous coûtez pas \$700 millions . . .

[Text]

The Chairman: Now then, can we get back to what we came here to do, clause-by-clause study?

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I did not move my amendment.

The Chairman: No, you did not.

Mr. Mazankowski: I move that Bill C-155 be amended in Clause 34.(1) by deleting lines 10 to 13 on page 15 and inserting the following:

“rate scale” means the scale set out in Schedule II indicating the maximum amount per tonne to be paid by grain producers for the movement of grain over each range of distance set out in the scale;

The Chairman: I have a copy. Thank you.

You have heard the amendment. Are you ready for the question?

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I would appreciate an explanation from Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, it changes the base rate scale to the rate scale as prescribed in Schedule II.

Mr. Benjamin: There is no increase until 1985-1986 at least?

Mr. Mazankowski: It means the scale set out in Schedule II.

Mr. Benjamin: Okay.

Amendment negatived: yeas, 4; nays, 5.

The Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, we have a number of new definitions that we would like to move. They are more or less in alphabetical order. We have another amendment that would be advanced after line 15, having to do with “compensatory rate”. Is that the way you would like to proceed, or do you have some other thought in mind?

The Chairman: The normal procedure is do it line by line.

Mr. Mazankowski: Okay.

The Chairman: I will call each definition.

Definition of “base rate scale” agreed to.

On “CN adjustment”

The Chairman: Mr. Mayer.

Mr. Mayer: Mr. Chairman, I would like to ask the officials why it is that we have to refer to a subsequent clause of the bill to get a definition. Why would it not be put in here and then, when it is referred to later on, refer back to a preceding page? It seems to me to be a rather odd way to proceed, to put definitions in further on in the bill rather than when they are first referred to and I just wondered why that method was used in Part II.

[Translation]

Le président: Revenons à nos moutons, l'étude de toutes les clauses en question.

M. Mazankowski: Monsieur le président, je n'ai pas eu l'occasion de proposer l'amendement que j'ai élaboré.

Le président: En effet.

M. Mazankowski: Je propose que le projet de loi C-155 soit amendé à la clause 34(1): que l'on supprime les lignes 10 à 13 de la page 15 et que l'on y insère la modification suivante:

«échelle de tarifs» signifie l'échelle énoncée à l'annexe 11 qui stipule la somme maximale par tonne devant être acquittée par les producteurs de grains en vue du transport des grains selon les itinéraires précisés à l'échelle.

Le président: J'en ai un exemplaire. Merci.

Vous avez tous entendu l'amendement proposé par M. Mazankowski. Avez-vous des questions à poser à cet égard?

M. Benjamin: Monsieur le président, j'aimerais bien que M. Mazankowski nous fournisse une explication.

M. Mazankowski: Monsieur le président, cela modifie l'échelle de tarifs de base, qui devient l'échelle de tarifs stipulée à l'annexe 11.

M. Benjamin: Aucune augmentation ne sera mise en vigueur avant 1985-1986?

M. Mazankowski: Cela signifie l'échelle prescrite à l'annexe 11.

M. Benjamin: D'accord.

L'amendement est rejeté: pour, 4 et contre, 5.

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, nous aimerions proposer un grand nombre de nouvelles définitions, qui se trouvent plus ou moins en ordre alphabétique. Nous aimerions également proposer un autre amendement suite à la ligne 15 relativement aux «tarifs compensateurs». Aimerez-vous procéder ainsi, ou aviez-vous songé à une autre méthode?

Le président: Habituellement, on procède ligne par ligne.

M. Mazankowski: D'accord.

Le président: Je nommerai chacune des définitions.

On convient de la définition du terme «échelle de tarifs de base».

«Rajustement du CN»

Le président: Monsieur Mayer.

M. Mayer: Monsieur le président, j'aimerais que l'on m'explique la raison pour laquelle on doit se reporter à une clause subséquente du projet de loi en vue d'obtenir une définition. Pourquoi la définition n'est-elle pas donnée au moment où l'on fait allusion au terme pour la première fois? Il serait plus simple de se reporter au début du texte si le terme revient un peu plus loin. Il me semble curieux de donner les définitions plus loin dans le texte plutôt qu'au moment où l'on fait allusion au terme pour la première fois. Pourquoi procède-t-on ainsi dans la partie 11?

[Texte]

• 2115

The Chairman: I think I can answer that. It is in the clause dealing with government payments, and it is a government payment. I think that is the reason.

Mr. Lefebvre.

Mr. Denis Lefebvre (General Counsel, Transport Canada): We have located the definitions where we thought they would be most helpful to the reader. As the chairman points out, in the case of "CN adjustment", where "CN adjustment" is referred to many times, and more in substance in Clause 56 of the bill, that is why it has been put in Part III. But there is a mention of it in Part II, and that is why it is also mentioned as a definition in Part II.

The purpose was to try to group the definition with which you work in one part most often close to where you are, so you just have to turn one page and be limited to a few definitions which you need to use for that part, rather than have three pages of definitions where you have to run and try to sort out the one that you need to work with. That is the only rationale. It is to try to be as helpful to the reader and as clear as possible.

Mr. Mayer: I guess, Mr. Chairman, that really does not answer my question; but it makes the point I was trying to make, that it seems to me the bill would read easier if you could, when you first saw a word that had to be defined under one clause or another of the definitions in the bill, look at it very close to where you use it. Here you see "CN adjustment". You find it later on, and then you have to refer to another passage later on in the bill to find it. I would submit that for clarity of purpose and easier reading, or when a phrase is first used, the definition should be put in there as close as possible, so presumably if you follow the bill through and you come across, in this case, "CN adjustment" in Clause 34, you are going to remember it, and at least you will know where to go to look for it when you get to Part III of the bill.

It is a small point, but I just wondered if there was any other reason for it, other than just an arbitrary decision to put it there.

Mr. D. Lefebvre: No. There is no other reason except, maybe, Mr. Chairman, just to indicate that when we draft a law and the definition is either at the front of the bill or at the front of the parts, we assume the bill will not necessarily be read like a book, from cover to cover in one shot. It is a working tool, so it can be structured a bit differently.

The Chairman: A fairly good assumption, Mr. Lefebvre. I doubt that anyone would have the tenacity.

Mr. Mayer: I agree with you, Mr. Chairman. I think you would be able to withstand the urge to read it from cover to cover. I think you would find it very easy to put it down from

[Traduction]

Le président: Je pourrais répondre à cette question. C'est dans l'article portant sur les paiements du gouvernement. C'est la raison je pense.

Monsieur Lefebvre.

M. Denis Lefebvre (avocat-conseil général, Transports Canada): Nous avons placé les définitions aux endroits susceptibles de faciliter la tâche au lecteur. Le terme «ajustement CN» par exemple, comme l'indique M. le président, est mentionné à plusieurs reprises, notamment dans l'article 56 du projet de loi; c'est pourquoi on a placé sa définition dans la partie III. Par ailleurs, étant mentionné dans la partie II, il figure également dans la partie II sous forme de définition.

Le but qu'on s'est proposé est de placer les définitions à l'endroit le plus proche du texte qu'on lit. De cette façon, lors de la lecture d'une partie donnée on n'a qu'à tourner une page pour trouver une définition et on se limite uniquement aux définitions dont on a besoin, au lieu d'avoir trois pages de définitions et d'être obligé d'y retrouver celle dont on a besoin. La seule raison est donc de faciliter la tâche au lecteur et de rendre la présentation du texte aussi claire que possible.

M. Mayer: Je pense, monsieur le président, que ces précisions ne répondent pas réellement à ma question mais elles mènent au point auquel je voulais en venir. À mon avis, le projet de loi se lira plus facilement s'il est possible, lorsqu'on rencontre pour la première fois un terme susceptible d'avoir été défini sous l'une ou l'autre rubrique de définitions, de trouver la définition en cause à proximité de la page qu'on lit. Ici, par exemple, vous rencontrez le terme «ajustement CN», mais si vous le rencontrez plus tard, vous aurez à vous reporter à un passage ultérieur du projet de loi pour en trouver la définition. Pour plus de clarté et pour faciliter la tâche au lecteur, ou lorsqu'une phrase est utilisée pour la première fois, je propose que la définition soit placée le plus près possible. De cette façon, si vous parcourez le projet de loi et que vous tombez sur un terme donné, tel le terme «ajustement CN» dans l'article 34, vous allez vous en souvenir et vous saurez au moins où le retrouver lorsque vous arriverez à la partie III du projet de loi.

C'est un point sans importance, mais je me demandais si ce terme a été placé ici pour une raison autre qu'une simple décision arbitraire.

M. D. Lefebvre: Non, il n'y a pas d'autre raison. Je dois toutefois préciser, monsieur le président, que lorsque nous rédigeons un projet de loi et décidons de placer les définitions au début de ce projet ou au début de ses différentes parties, nous supposons que le projet de loi en question ne sera pas lu nécessairement comme un livre, d'un bout à l'autre et d'un seul trait. Étant un instrument de travail, le texte de loi est susceptible d'être présenté différemment.

Le président: C'est une supposition raisonnable, monsieur Lefebvre. Je ne pense pas que quiconque s'obstinerait à le faire.

M. Mayer: Je suis de votre avis, monsieur le président. Je pense que vous serez en mesure de résister à l'envie de le lire d'un bout à l'autre et qu'il vous sera facile de l'abandonner de

[Text]

time to time and pick it up again. But I assume the same answer to my question would apply when we get down to the definition of "cumulative government share" and "estimated cumulative government share of the cost change".

The Chairman: Yes; and we have an amendment on that anyway.

Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, after listening to Mr. Lefebvre's response just now about the definition of "CN adjustment" being under Part II, *Rates*, Clause 34, and then in the definition they refer you to Clause 54.(1)—and also because I was subject to some ridicule over my first 10 amendments, which tried to consolidate all the definitions in one clause so you do not have to go back and forth from Clause 34 to Clause 54 to Clause 56 just on "CN adjustment"—I was subject to some ridicule.

The Chairman: I just knew you were going to say that, Mr. Benjamin. Can we get on with our definitions?

Mr. Benjamin: I assume if I move the same ones at report stage, they will get unanimous agreement.

The Chairman: Can we get on with the definitions, please?

I have no amendments for "CN adjustment".

Mr. Mayer: Mr. Chairman, would the committee be at all disposed or amenable to moving the definition of "CN adjustment" where it first is referred to up to Clause 34? Would that be something the parliamentary secretary in his ultimate wisdom, and able to judge intent on this side, would see anything insidious in, or would he be prepared to support that thing in the interest of making the bill a little more readable and workable, and a document worthy of the kind of consideration the chairman and this committee have both so assiduously given it?

• 2120

Mr. Flis: Mr. Chairman, we have no difficulty with that. We would have been willing to move it over, but with that kind of attitude there is really no point in supporting that kind of change. It would mean changing the bill all the way through.

Mr. Mayer: I would not want to see him go in the corner and pout, Mr. Chairman, so I will drop the ...

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman ...

The Chairman: Yes.

Mr. Mazankowski: —a new notice of an amendment at line 15.

I move that Bill C-155 be amended in Clause 34.(1) on page 15 by adding after line 15 the following thereto:

[Translation]

temps à autre pour le reprendre ultérieurement. Mais je suppose que la même réponse sera donnée à ma question lorsqu'on examinera la définition de l'expression «part cumulative du gouvernement» et de l'expression «part cumulative et estimative du gouvernement par rapport au changement des coûts».

Le président: Oui. D'ailleurs ces expressions font l'objet d'une proposition d'amendement.

Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, après avoir entendu la réponse de M. Lefebvre au sujet de la raison pour laquelle la définition du terme «ajustement CN» est placé dans la partie II *tarifs*, article 34, sachant que dans la définition même on renvoie le lecteur à l'article 54 (1) ... et aussi parce que j'ai été tourné en ridicule à cause de mes dix premières propositions d'amendement qui visaient à regrouper toutes les définitions dans un seul article, de façon à ne pas obliger le lecteur à se reporter, rien que pour la définition du terme «ajustement CN» de l'article 34 à l'article 54 puis à l'article 56 ... j'ai été tourné en ridicule.

Le président: Je m'attendais à cette remarque, monsieur Benjamin. Peut-on continuer l'examen des définitions?

M. Benjamin: Je pense que si je mettais aux voix les mêmes propositions à l'étape du rapport, elles seraient adoptées à l'unanimité.

Le président: Poursuivons l'examen des définitions.

Je ne propose aucune modification à la définition du terme «ajustement CN».

M. Mayer: Monsieur le président, le Comité serait-il disposé à placer la définition du terme «ajustement CN» à l'endroit où ce terme est mentionné pour la première fois, c'est-à-dire dans l'article 34? Serait-ce quelque chose dans laquelle le secrétaire parlementaire, dans sa sagesse infinie, et capable de juger nos intentions, pourrait voir quelque chose d'insidieux, ou serait-il prêt à appuyer cette chose dans l'intérêt de faire de ce document un instrument plus lisible et faisable, digne de la considération que le président et ce Comité lui ont accordée avec autant d'assiduité?

M. Flis: Monsieur le président, nous n'y voyons aucun problème. Nous aurions été d'accord, mais avec cette latitude, cela ne sert à rien d'appuyer ce genre de changement. Cela voudrait dire changer le projet de loi en entier.

M. Mayer: Monsieur le président, je n'aimerais pas le voir aller boudier dans le coin, alors je vais laisser tomber ...

M. Mazankowski: Monsieur le président ...

Le président: Oui.

M. Mazankowski: ... un nouvel avis d'amendement à la ligne 15.

Je propose que le projet de loi C-155 soit modifié à l'article 34(1) à la page 15 en ajoutant ce qui suit après la ligne 15:

[Texte]

“compensatory rate” means any rate which provides an element of contribution towards constant costs;

There has been a lot of discussion about it and there is reference in the bill . . .

The Chairman: No, I do not have that, Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Oh, I am sorry, I have them here. Sorry, I thought I handed them out.

The Chairman: You have heard the amendment.

Mr. Benjamin: After I see it and have an explanation.

The Chairman: It is on its way.

Mr. Mazankowski: I think Mr. Benjamin is very much aware of what a compensatory rate is. A compensatory rate is a rate that meets the variable costs and provides some addition thereto. We will be talking about minimum compensatory rates, and it is in that spirit I advance the amendment.

The Chairman: Any further discussion on the amendment? Mr. Flis.

Mr. Flis: Could we hear from Mr. Lefebvre whether this will change the intent of that definition or not—an interpretation?

The Chairman: Mr. Lefebvre.

Mr. Kroeger: Could Mr. Heads have a word about this, Mr. Chairman?

The Chairman: Dr. Heads.

Mr. J. Heads (Executive Director, Railway Transport Committee, Canadian Transport Commission): Mr. Chairman, the definition which has been offered in the amendment by Mr. Mazankowski seems to amount to virtually the same as the definition of a compensatory freight rate given in Section 276.(2) of the Railway Act. I am not clear, however, why Mr. Mazankowski would want to offer a definition which says essentially the same thing but in different words, as I would have thought it would have been somewhat confusing to have had two definitions, even though they would be identical, in effect the same thing.

Mr. Mazankowski: It is always, Mr. Chairman, nice to have an expert. I really did not look at it. I would not want to be inconsistent with the description. What section?

Mr. Heads: Section 276.(2) of the Railway Act.

Mr. Mazankowski: Section 276.(2). Well, I would certainly have no objection to that. Could I ask Dr. Heads if it is fair to assume that if “compensatory rate” is referred to in the bill the provisions of the Railway Act would automatically apply?

Mr. D. Lefebvre: I think I can answer, Mr. Chairman, that probably not. I do not see anywhere here that the words used in this bill have, unless there is a conflict, the same meaning as when those words is used in the Railway Act. On the contrary, we have at the beginning a clause that says that when you use a word here, if it is defined in the Canada Grain Act, we . . .

[Traduction]

«taux compensatoire». Tout taux qui fournit un élément de contribution aux taux fixes;

Il y a eu beaucoup de discussion à ce sujet et le projet de loi mentionne . . .

Le président: Non, je n'ai pas cela, monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Oh, je m'excuse. Le les ai ici. Je croyais que je les avais distribuées.

Le président: Vous avez entendu la modification.

M. Benjamin: Après que je l'aurai vue et que j'aurai une explication.

Le président: Elle est en route.

M. Mazankowski: Je crois que M. Benjamin sait très bien ce qu'est un taux compensatoire. Un taux compensatoire est un taux qui rejoint les taux variables et fournit un certain surcroît. Nous allons parler de taux compensatoires minima et c'est pourquoi j'ai proposé la modification.

Le président: Y a-t-il d'autre discussion au sujet de la modification? Monsieur Flis.

M. Flis: Pourrions-nous avoir l'opinion de M. Lefebvre à savoir si cela va changer la portée de la définition ou non . . . une interprétation?

Le président: Monsieur Lefebvre.

M. Kroeger: Monsieur Heads pourrait-il dire un mot à ce sujet, monsieur le président?

Le président: Docteur Heads.

M. J. Heads (directeur exécutif, Comité des transports par chemin de fer, Commission canadienne des transports): Monsieur le président, la définition qui a été présentée dans la modification de M. Mazankowski semble équivaloir en fait à la définition d'un taux de fret compensatoire donnée à l'article 276(2) de la Loi sur les chemins de fer. Je ne comprends pas pourquoi M. Mazankowski voudrait donner une définition qui dit essentiellement la même chose, mais en des mots différents, et j'aurais cru que ce serait plutôt mêlant d'avoir deux définitions, même si elles sont identiques, en fait la même chose.

M. Mazankowski: C'est toujours bon, monsieur le président, d'avoir l'opinion d'un expert. Je ne l'ai réellement pas regardée. Je ne voudrais pas être en contradiction avec la description. Quel article?

M. Heads: Article 276(2) de la Loi sur les chemins de fer.

M. Mazankowski: Article 276(2). Bien, je n'ai certainement aucune objection à cela. Puis-je demander au Dr Heads s'il est juste de supposer que si «taux compensatoire» est mentionné dans le projet de loi, les stipulations de la Loi sur les chemins de fer s'appliqueraient automatiquement?

M. D. Lefebvre: Monsieur le président, je crois que la réponse est probablement non. Je ne vois nulle part ici que les mots employés dans ce projet de loi aient, à moins qu'il y ait conflit, la même signification que lorsque ces mots sont employés dans la Loi sur les chemins de fer. Au contraire, nous avons au début un article qui stipule que les termes de la

[Text]

Oh, I am sorry. It is clear by Clause 34.(2) that we specifically exclude Section 276, so certainly the words would have to be defined if we used them in this bill, which we do not right now.

• 2125

My additional comment is that it is difficult to comment on the definition you are proposing until we see where substantively you want to use it in the bill.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I think it is with the intention of advancing an amendment that would make reference to compensatory rate that I saw fit to bring this amendment forth. With that in mind, Mr. Chairman, I wonder if I could reserve the right to come back to this particular clause for the purpose of incorporating that definition if it were so needed and if the committee in its wisdom saw fit to accept an amendment later which would use the word "compensatory".

The Chairman: If you recall, earlier I suggested we might do that very thing with this clause. Since we cannot foresee what amendments may come in the second part, it would seem to me wise to leave Clause 34 open so we can return to it if necessary to change the meaning of definitions after we have gone through the entire part.

Mr. Flis.

Mr. Flis: Mr. Chairman, I think we did that with Clause 2...

The Chairman: We did indeed.

Mr. Flis: —and it would be in order to do it here, too.

The Chairman: Is that agreed?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: It is agreed.

Then I would suggest, Mr. Mazankowski, in that situation that you withdraw this particular...

Mr. Mazankowski: I take it, then, I could reserve the same right with respect to another one having to do with conditions of carriage, which is being advanced in much the same circumstances, Mr. Chairman, if that would be...

The Chairman: We can do it with any definition. We have agreed to it.

Mr. Mazankowski: Okay.

Furthermore, Mr. Chairman, since we are dealing with the expressions "cost of capital" and "constant costs", I am wondering if it might not be appropriate to incorporate a definition under this clause, because neither of those seem to be defined in the bill, and whether or not in fact there was a specific reason for their deletion. If not, would the officials

[Translation]

présente loi s'entendent au sens de la Loi sur les grains du Canada, nous... Oh, je m'excuse. D'après l'article 34(2) il est clair que nous excluons l'article 276 d'une manière précise, donc les mots devront certainement être définis si nous les employons dans ce projet de loi, ce que nous ne faisons pas maintenant.

L'autre observation que je veux soulever est qu'il est difficile de faire des commentaires sur la définition que vous proposez jusqu'à ce que nous sachions où vous voulez l'introduire dans le projet de loi.

M. Mazankowski: Monsieur le président, c'est parce que j'avais l'intention de proposer un amendement qui ferait référence au taux compensatoire que j'ai cru bon de suggérer cet amendement. Avec cela présent à l'esprit, monsieur le président, je me demande si je ne pourrais pas conserver le droit de revenir à cet article précis afin d'y incorporer cette définition si elle est nécessaire et si le Comité, dans sa grande sagesse, jugeait bon d'accepter plus tard un amendement qui contiendrait le mot «compensatoire».

Le président: Si vous vous souvenez, c'est exactement ce que j'ai déjà suggéré à propos de cet article. Étant donné que nous ne pouvons prévoir les amendements qui surviendront dans la deuxième partie, il m'apparaîtrait sage de ne pas clore la discussion au sujet de l'article 34 afin de pouvoir y revenir au besoin pour effectuer des modifications au niveau de la signification des définitions une fois toute la partie terminée.

Monsieur Flis.

M. Flis: Monsieur le président, je crois que c'est ce que nous avons fait pour l'article 2.

Le président: En effet.

M. Flis: Et il serait bon d'agir de la même façon pour l'article 34.

Le président: Cela convient-il à tous?

Des voix: D'accord.

Le président: Très bien.

Je suggérerais donc dans ce cas, monsieur Mazankowski, que vous retiriez cette...

M. Mazankowski: Je suppose alors que je pourrais demander la même chose au sujet d'une autre définition ayant trait aux conditions du transport dont le cas est à peu près le même, monsieur le président, si cela ne...

Le président: Nous pouvons agir ainsi pour quelque définition que ce soit. C'est ce sur quoi nous venons tout juste de nous entendre.

M. Mazankowski: Bien.

De plus, monsieur le président, étant donné que nous parlons des expressions «frais d'investissement» et «frais fixes», je me demande s'il ne conviendrait pas de les définir dans cet article parce qu'aucun d'eux ne semble défini dans le projet de loi et que rien n'indique s'il y avait une raison précise à leur omission. Dans le cas contraire, les représentants officiels

[Texte]

have any objection to a definition of the words "cost of capital" and "constant costs"?"

The Chairman: Mr. Kroeger, do you have any comments with regard to a definition for "constant costs" and "cost of capital"?"

Mr. Kroeger: I think the same comment as was made a minute ago, Mr. Chairman: until we see how these are used in amendments, it is difficult to comment on definitions that might be proposed.

The Chairman: I guess my suggestion would be the same as with the previous definition, that we leave the definitions for which we have not seen a use until we have seen a use for them and then decide whether or not it is necessary to amend Clause 34.

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Agreed.

All right, let us turn to the definition of "Crow Benefit" in Clause 34.

Mr. Mayer.

Mr. Mayer: Mr. Chairman, could we have from the officials an update as to what these figures would be in the Crow benefit section of definitions with the addition of the new crops Mr. Pepin proposed? I understand there are going to be some increases, and I think it would be useful—even though technically, I guess, what we are discussing is not proper—if we at least had the accurate figures to put in here, even though they may not be allowable procedurally.

• 2130

Mr. Kroeger: The figure for Clause 34.(1)(d) would be \$656.4 million. We have the comparable figures scaling it back. I see for 1984-1985 it is \$597.7 million; for 1985-1986 it is \$627 million even.

In respect of 1983-1984, we have a problem for the moment, because since the regime does not begin on August 1, the beginning of the crop year, there is going to have to be a redefinition of the figure for the current crop year.

Mr. Mayer: If I remember correctly, Mr. Pepin said that there will be no retroactive payment but that if and when the bill goes into force, it will be in force as of the day it is proclaimed. Then there will be no adjustment. Is that accurate?

Mr. Kroeger: Yes, Mr. Chairman.

Mr. Mayer: So the figure could be substantially less than \$564.5 million, based on the fact that it could be two or three months into the crop year before the . . . Am I right in that?

Mr. Kroeger: I am not sure the figure would be less, because in the absence of an increased producer contribution as of last

[Traduction]

auraient-ils des objections à ce qu'on introduise une définition des expressions «frais d'investissement» et «frais fixes»?

Le président: Monsieur Kroeger, avez-vous des remarques à faire à cet égard?

M. Kroeger: Je répète ce que j'ai dit tout à l'heure, monsieur le président, à l'effet que tant que l'on ne sait pas comment ces définitions sont utilisées dans les amendements, il est difficile de faire des commentaires sur des définitions qui pourraient être proposées.

Le président: Ma suggestion serait la même que pour la définition précédente, c'est-à-dire que nous mettions de côté les définitions dont nous n'avons pas encore eu besoin jusqu'à ce que nous en ayons besoin et décider ensuite s'il est nécessaire d'amender l'article 34 ou pas.

Des voix: D'accord.

Le président: Cela va.

Bon, passons maintenant à la définition de «subvention du Nid-de-Corbeau» de l'article 34.

Monsieur Mayer.

M. Mayer: Monsieur le président, serait-il possible que les représentants officiels nous donnent une mise à jour des chiffres pertinents aux définitions de la partie de la subvention du Nid-de-Corbeau suite aux nouveautés qu'a proposées M. Pepin? Je crois comprendre qu'il y aura certaines augmentations et je pense qu'il serait utile, même si techniquement, ce dont nous discutons n'est pas tout à fait juste, d'avoir au moins les chiffres précis même s'ils ne sont peut-être pas acceptables du point de vue des procédures.

M. Kroeger: Au sous-alinéa 34.(1)d), le montant devient \$654.4 millions. Nous avons aussi les autres montants. Ce sont pour 1984-1985, \$597.7 millions et \$627 millions exactement pour 1985-1986.

Quant au montant de 1983-1984, nous avons une difficulté pour l'instant parce qu'étant donné que le régime n'est pas entré en vigueur le 1^{er} août, au début de la campagne agricole, il va falloir déterminer un nouveau montant pour la présente campagne agricole.

M. Mayer: Si je me souviens bien, M. Pepin a dit qu'il n'y aura pas de versement rétroactif, mais que lorsque le projet de loi entrera en vigueur, s'il entre en vigueur, il s'appliquera à partir du jour de sa proclamation. Il n'y aura donc aucun rajustement. C'est bien cela?

M. Kroeger: Oui, monsieur le président.

M. Mayer: Le montant pourrait donc être de beaucoup inférieur à 564.5 millions de dollars s'il arrivait que deux ou trois mois de la campagne agricole se soient déjà écoulés avant le . . . Est-ce que je comprends bien?

M. Kroeger: Je ne pense pas que le montant pourrait être moindre parce qu'en l'absence d'une augmentation de la

[Text]

August 1, the amount of money to be paid by the government goes up.

Mr. Mayer: Okay. I see. I took it wrong. So the government will in fact pick up the producers' share and the railways will not be out?

Mr. Kroeger: That is right.

Mr. Mayer: Okay. I misunderstood. I am glad I got that cleared up. I was not aware of that.

Mr. Kroeger: The concept in the Gilson report was that the compensatory regime would go into effect as of August 1, 1982. And for the crop year 1982-1983, the gap was covered by the so-called interim payments to the railways.

Mr. Mayer: In fact it is exactly the opposite to what I had suggested. The payment could be considerably higher.

Mr. Kroeger: Yes. I am not sure that it would appear in the definition of "Crow benefit", but in one way or another the government payment for 1983-1984 clearly has to go up, because of the absence of an increased producer payment as of last August 1.

Mr. Mayer: That is interesting, Mr. Chairman. Presumably this is going to be specified in statute form in the bill once it gets final passage. How will the government go about determining what in fact to put in there that is an accurate figure? Will you put a formula in there? Will you attempt to estimate? Or what, in fact, will you do?

Mr. Kroeger: We will have to strike a number. It should be possible to calculate it with a good deal of precision. Of course it will depend on the day on which this bill might go into force, be it November 1, January 1 or March 1. For each of those dates the number would be different. So first there would have to be a determination of the effective date of any increased producer contribution, following which then the calculations could be run.

Mr. Mayer: I gather the way in which you would arrive at those figures would be to go through the same kind of calculations you explained at the outset, when we started discussing this clause. Is that a fair statement?

Mr. Kroeger: Yes. In a general way, that is correct.

Mr. Mayer: So that would mean that the producer who ships early would get the best of the deal, I guess. Is that a fair comment?

Mr. Kroeger: Depending on when the new freight rate might go into effect, the saving to the producer in the current crop year may be \$10 million, or it may be more.

Mr. Mayer: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Mayer.

Mr. Flis.

Mr. Flis: We wanted to give notice, Mr. Chairman, that at report stage we will be making an amendment with the new

[Translation]

contribution des producteurs au 1^{er} août dernier, le montant d'argent à verser par le gouvernement augmente.

M. Mayer: Bon. Je vois. J'avais mal compris. En fait, le gouvernement va assumer la part des producteurs et les compagnies de chemins de fer n'en souffriront pas?

M. Kroeger: C'est juste.

M. Mayer: Bon. J'avais mal compris. Je suis content d'avoir éclairci ce point. Je n'étais pas au courant de cela.

M. Kroeger: L'idée dans le rapport Gilson était que le régime de compensation s'appliquerait à partir du 1^{er} août 1982. Et pour ce qui est de la campagne agricole 1982-1983, l'écart devait être comblé par les versements provisoires aux compagnies de chemins de fer.

M. Mayer: En fait, c'est exactement le contraire de ce que je pensais. Le versement pourrait être beaucoup plus élevé.

M. Kroeger: En effet. Je ne sais pas si cela est évident dans la définition de «subvention du Nid-de-Corbeau», mais d'une façon ou d'une autre, le versement qu'effectuera le gouvernement pour la campagne agricole de 1983-1984 devra sûrement être plus élevé en raison de l'absence d'une augmentation des versements des producteurs au 1^{er} août dernier.

M. Mayer: Cela est intéressant, monsieur le président. Le montant en question va être précisé dans le projet de loi après son adoption définitive. Comment le gouvernement va-t-il s'y prendre pour arriver à un montant précis? Allez-vous introduire une formule dans le projet de loi? Allez-vous tenter de faire une estimation? Qu'allez-vous faire, en fait?

M. Kroeger: Nous allons décider d'un chiffre. Il devrait être possible d'arriver à quelque chose d'assez précis. Cela dépendra évidemment du jour où le projet de loi entrera en vigueur, le 1^{er} novembre, le 1^{er} janvier ou le 1^{er} mars. Pour chacune de ces dates, le montant serait différent. En tout premier lieu, il faudrait donc déterminer la date de toute augmentation de la contribution des producteurs à partir de laquelle on pourrait faire les calculs.

M. Mayer: Je suppose que la façon d'arriver à ces chiffres serait d'effectuer le même genre de calcul que celui dont vous nous avez parlé au début lorsque nous avons commencé à discuter de cet article. Est-ce juste?

M. Kroeger: Oui. De façon générale, c'est juste.

M. Mayer: Cela voudrait donc dire que le producteur qui expédierait ses produits obtiendrait la meilleure part du gâteau, je suppose. Est-ce bien cela?

M. Kroeger: Dépendant de la date de l'entrée en vigueur du nouveau taux de transport, l'épargne pour le producteur au cours de la présente campagne agricole pourrait se chiffrer à 10 millions de dollars ou peut-être plus encore.

M. Mayer: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Mayer.

Monsieur Flis.

M. Flis: Nous voulions vous aviser, monsieur le président, qu'à l'étape du rapport, nous allons proposer un amendement

[Texte]

figures outlined by Mr. Kroeger and whatever figure is worked out for the year, 1983-1984.

Mr. Mayer: Thank you.

The Chairman: Mr. McKnight.

Mr. McKnight: Did I understand Mr. Kroeger, through you, Mr. Chairman, to say to Mr. Mayer that there could be a saving to producers, when he mentioned the guy who ships early? Does that mean that an individual producer who achieved his A quota and the bill was not passed, and the producer who achieved his A quota after the bill... I am sorry; I mean... well, let us use a month.

• 2135

The producer who delivers his grain from August 1 to the end of September—let us say at the end of September this bill became law. Does that producer benefit from a cheaper rate because he delivered it before this bill became law than the producer who delivers on October 1?

Mr. Kroeger: Yes.

Mr. McKnight: He does.

Mr. Kroeger: Sure. The rate has not gone up, but if the bill passes it will go up at some point in this crop year, and at that point producers who are shipping start to pay more; a couple cents a bushel more, for example.

Mr. McKnight: So the producer who did not fill his initial quota until October 1 is going to pay more than the producer, in the same crop year, who ships his grain in the months of August and September?

Mr. Kroeger: Yes.

Mr. McKnight: It is not very equitable, sir.

Mr. Mayer: Mr. Chairman, just as a point of interest, or a point of preponderance, does this not cause problems for this bill? This increases the Royal Recommendation.

The Chairman: It has not been moved. It is not going to increase the Royal Recommendation unless the Royal Recommendation is amended, which will have to be done. That is why Mr. Flis gave notice for amendments at report stage rather than now.

Mr. Mayer: Some way to run a railroad.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I have an amendment to "Crow Benefit". I move that Bill C-155 be amended in Clause 34.(1) on page 15 in the definition of "Crow Benefit" by deleting the word "and" on line 22 and deleting lines 23 to 24.

Mr. Chairman, that really has the effect of taking this bill up to the 1985-1986 crop year and suspending it pending the sunset clause that will be moved at a later time.

[Traduction]

contenant les nouveaux montants donnés par M. Kroeger et le montant déterminé pour la campagne agricole 1983-1984.

M. Mayer: Merci.

Le président: Monsieur McKnight.

M. McKnight: Est-ce que j'ai bien entendu M. Kroeger dire à M. Mayer par votre entremise, monsieur le président, que les producteurs pourraient faire des économies lorsqu'il a parlé du type qui expédie ses produits plus tôt? Cela veut-il dire qu'un producteur ayant atteint son quota A lorsque le projet de loi n'était pas encore adopté et que le producteur ayant atteint son quota A après l'adoption du projet de loi... Excusez-moi; je veux dire—prenons plutôt la l'exemple d'un mois précis.

Supposons qu'à la fin de septembre, le présent projet de loi prenne force de loi et qu'un producteur livre son grain du 1^{er} août à la fin du mois de septembre. Ce producteur bénéficie-t-il d'un taux moins élevé parce qu'il a livré son grain avant que ce projet de loi ne prenne force que le producteur qui livre le sien le 1^{er} octobre?

M. Kroeger: Oui.

M. McKnight: Il en bénéficie.

M. Kroeger: Evidemment. Le taux n'a pas encore augmenté, mais si le projet de loi passe, il augmentera à un certain moment donné au cours de la présente campagne agricole et à ce moment, les producteurs qui expédieront leur grain commenceront à payer plus cher; environ 2c. de plus le boisseau, par exemple.

M. McKnight: Donc, le producteur qui n'a pas atteint son quota initial avant le 1^{er} octobre devra payer plus cher que celui qui expédie son grain aux m d'août et de septembre de la même campagne agricole?

M. Kroeger: Oui.

M. McKnight: Ce n'est pas très juste, monsieur.

M. Mayer: Monsieur le président, cela n'entraîne-t-il pas des difficultés au niveau de ce projet de loi? Cela augmente la recommandation royale.

Le président: Cela n'a pas été proposé. La recommandation royale n'augmentera que si elle est amendée, ce qu'il faudra faire. C'est la raison pour laquelle M. Flis a donné avis des amendements à l'étape du rapport plutôt que maintenant.

M. Mayer: Belle façon de mener une compagnie de chemins de fer.

M. Mazankowski: Monsieur le président, j'ai un amendement à proposer à la définition de «subvention du Nid-de-Corbeau». Je propose que le projet de loi C-155 soit modifié à l'article 34.(1) de la page 15 à la définition de la «subvention du Nid-de-Corbeau» par suppression du mot «et» à la ligne 22 et suppression des lignes 23 et 24.

Monsieur le président, cela a vraiment pour effet de reporter ce projet de loi à la campagne agricole de 1985-1986 et d'en

[Text]

The Chairman: Mr. Kroeger.

Mr. Kroeger: Mr. Chairman, just to avoid confusion at a later date, I thought perhaps I should point out to Mr. Mazankowski that I understood him in his general remarks to say that he intended to preclude any contribution to constant costs prior to 1986-1987. I feel bound to point out that those rising figures in (a), (b), and (c) include a contribution to constant costs. In other words, the number would remain \$564.5 million, or the revised number I gave a minute ago, for every one of the three years in (a), (b), and (c), if there were in fact no contribution to constant costs. The reason the number goes up is the phase-in by five percentage points a year of the contribution. Otherwise we would define Crow benefit at \$651.6 million and that would be it. But we have to define it for four successive years because of the four-year phase-in.

The Chairman: Mr. Mazankowski, could I suggest that since the amendment you have just proposed again presupposes a subsequent amendment, and since we have left Clause 34 open, any amendments you have that presuppose subsequent amendments should be dealt with after we have completed Part II, so we do not have to come back and amend it again?

Mr. Mazankowski: Fine.

The Chairman: Is that agreed?

Mr. Mazankowski: That is agreed.

The Chairman: Will you then withdraw this one for the time being?

Mr. Mazankowski: Yes, I will, for the time being.

The Chairman: So "cumulative government share of the cost change" has the same meaning as in Clause 54.(1).

Mr. Kroeger.

• 2140

Mr. Kroeger: I am sorry; just a correction to what I said a minute ago: not only is there a contribution to constant costs in (b), (c) and (d), but there is one in (a) as well. So the number would not in fact be \$564.5 million; it would be the 1982-83 number, which I do not have with me at the moment, which is the only number that has no contribution to constant costs—just so Mr. Mazankowski and his colleagues are clear when they come to look at this.

The Chairman:

"estimated cumulative government share of the cost change" has the same meaning as in subsection 54.(1);

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman.

[Translation]

retarder la mise en vigueur en attendant l'article de clôture qui sera proposé plus tard.

Le président: Monsieur Kroeger.

M. Kroeger: Monsieur le président, pour éviter la confusion plus tard, je pense que je devrais peut-être souligner à M. Mazankowski que j'ai compris l'intention qu'il avait par ses observations générales d'éviter toute contribution applicable au prêt fixe avant 1986-1987. Je me sens obligé de souligner que les montants indiqués en (a), (b) et (c) qui augmentent comprennent une contribution applicable aux prêts fixes. Autrement dit, le montant demeurerait le même, soit 564,5 millions de dollars, ou le montant révisé que j'ai mentionné il y a une minute, pour chacune des trois années mentionnées en (a), (b) et (c), s'il n'y avait en fait aucune contribution applicable aux prêts fixes. Le chiffre augmente en raison de l'augmentation progressive de 5 p. 100 par année de la contribution. Autrement, nous dirions que la subvention du Nid-de-Corbeau est de 651,6 millions de dollars et ce serait tout. Mais nous devons préciser un nouveau montant pour chacune des quatre années successives en raison de l'échelonnement sur les quatre ans en question.

Le président: Monsieur Mazankowski, pourrais-je vous demander qu'étant donné que l'amendement que vous venez tout juste de proposer laisse supposer un autre amendement et que nous avons décidé de garder l'article 34. ouvert, tous les amendements que vous avez qui présupposent des amendements subséquents devraient être discutés une fois que nous aurons terminé la partie II afin de ne pas avoir à revenir en arrière et à l'amender de nouveau?

M. Mazankowski: C'est bon.

Le président: Nous sommes d'accord?

M. Mazankowski: Nous sommes d'accord.

Le président: Voulez-vous retirer cet amendement pour l'instant?

M. Mazankowski: Oui, temporairement.

Le président: «Part totale de l'État dans la variation des coûts» s'entend donc au sens du paragraphe 54.(1).

Monsieur Kroeger.

M. Kroeger: Excusez-moi, je voudrais tout simplement apporter une correction à ce que j'ai dit il y a une minute: non seulement y a-t-il une contribution applicable aux frais fixes en (b), (c) et (d), mais il y en a aussi une en (a). Le montant ne serait donc pas en fait de 564,5 millions de dollars, mais il s'agirait plutôt du montant de 1982-1983 que je n'ai pas dans mes notes à l'heure actuelle, le seul montant ne comprenant pas de contributions applicables aux frais fixes. Je dis cela uniquement afin que M. Mazankowski et ses collègues aient des chiffres précis lorsqu'ils étudieront la question.

Le président:

«part totale estimative de l'état dans la variation des coûts» s'entend au sens du paragraphe 54.(1);

M. Mazankowski: Monsieur le président.

[Texte]

The Chairman: Yes.

Mr. Mazankowski: I would move that Bill C-155 be amended in Clause 34.(1) on page 15 in the definition "cumulative government share" by deleting lines 25 to 27.

The Chairman: Lines 25 to 27.

Mr. Mazankowski: It really just deletes.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, this was already said in Clause 54.(1) and Mr. Mazankowski is deleting some redundancy, irrelevancy.

The Chairman: Oh, we know that, I think, Mr. Benjamin. So what is the problem?

Mr. Benjamin: So let us all agree to knock that out of there.

Amendment negated.

On definition of "estimated cumulative government share of the cost"

Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: Mr. Chairman, I move that Clause 34.(1) of Bill C-155 be amended by striking out lines 28 to 30 on page 15. It is merely to delete those three lines.

In the French version it is on the next page.

Il est proposé que le paragraphe 34.(1) du projet de loi C-155 soit modifié par suppression des lignes 1 à 3 page 16.

It is just that the same three lines are on the next page in the French version.

The Chairman: At the top of the page.

Mr. Bockstael: Yes.

Mr. Neil: That is the same as the previous motion.

The Chairman: It is a similar amendment, but it deals with a different definition. It deals with "estimated cumulative government share of the cost change" rather than "cumulative government share of the cost change".

Mr. Bockstael: There is no need for it to be in the bill.

The Chairman: There is no need for it to be in the bill, Mr. Bockstael says.

Are you ready for the question?

Mr. Mayer: Why is there no need for it to be in the bill?

Mr. Bockstael: The explanation of "cumulative" . . . Just two or three lines above, "estimated cumulative" is part of "cumulative government shares" anyway. Why say it twice?

Mr. Neil: Well, one is estimated and one is actual.

Mr. Bockstael: It still has the same meaning.

The Chairman: I guess he is taking for granted that it is understood what "estimated" means.

Mr. Mayer: What is he moving? What is going on here?

[Traduction]

Le président: Oui.

M. Mazankowski: Je propose que le projet de loi C-155 soit modifié à l'article 34(1) de la page 15 à la définition de «part totale de l'état» par suppression des lignes 25 à 27.

Le président: Des lignes 25 à 27.

M. Mazankowski: Il ne s'agit que d'une suppression.

M. Benjamin: Monsieur le président, cela est déjà dit dans le paragraphe 54(1) et M. Mazankowski veut supprimer certains éléments répétitifs et non pertinents.

Le président: Nous sommes bien au courant de cela, je pense, monsieur Benjamin. Quel est le problème?

M. Benjamin: Entendons-nous pour enlever ces lignes de là.

L'amendement est rejeté.

Au sujet de la définition de «part totale estimative de l'état dans la variation des coûts».

Monsieur Bockstael.

M. Bockstael: Monsieur le président, je propose que le paragraphe 34(1) du projet de loi C-155 soit modifié par suppression des lignes 28 à 30 de la page 15. Il ne s'agit en fait que d'éliminer ces trois lignes.

Dans la version française, elles se trouvent à la page suivante.

I move that Clause 34.(1) of Bill C-155 be amended by striking out lines one to three on page 16.

Ce n'est en fait que parce que les trois lignes correspondantes sont à la page suivante dans la version française.

Le président: À la partie supérieure de la page.

M. Bockstael: Oui.

M. Neil: C'est la même chose que la motion précédente.

Le président: Il s'agit en effet d'un amendement similaire mais qui s'adresse à une définition différente. Le paragraphe traite de la «part totale estimative de l'état dans la variation des coûts» plutôt que de la «part totale de l'état dans la variation des coûts».

M. Bockstael: Cela n'est pas nécessaire dans le projet de loi.

Le président: Cela n'est pas nécessaire dans le projet de loi dit M. Bockstael.

Êtes-vous prêts à répondre à la question?

M. Mayer: Pourquoi ce paragraphe n'est-il pas nécessaire?

M. Bockstael: La définition de «part totale de l'état dans la variation des coûts», deux ou trois lignes plus haut englobe celle de la «part totale estimative» de toute façon. Pourquoi se répéter?

M. Neil: L'une d'elles n'est qu'une estimation et l'autre est une donnée précise.

M. Bockstael: Cela revient quand même à la même chose.

Le président: Je crois qu'il prend pour acquis que tout le monde comprend ce que veut dire «estimatif».

M. Mayer: Que propose-t-il? Mais que se passe-t-il?

[Text]

I do not trust these guys, Mr. Chairman; I would not trust these guys to count my cows if my life depended on it, the way they run this show. I want to make sure they know what they are doing so they do not bugger it up any more than it already is.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, to the officials, there are two definitions: one says "cumulative government share" and the other says "estimated cumulative government share", both referring to Clause 54.(1). Is there a reason for the two definitions here in Clause 34?

Mr. Kroeger: Mr. Chairman, there is an explanation, and we can provide it now or we can provide it when we come to Clause 54.(1), at the will of the committee.

My only observation is that it will take a little time and it might be easier to understand when we actually come to Clause 54.(1), where the substance of that definition is provided. By then perhaps there will be a little more grasp of how all of this will work. We can do it now, if you like.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, it would seem that as we have earlier definitions in this clause and in earlier clauses it would be only fitting and proper that we reconsider the amendment that Mr. Mazankowski moved on "cumulative government share" and the one that is being moved by Mr. Bockstael on "estimated cumulative government share" and both be allowed to stand so that after we have done Clause 54.(1) we can come back to what the heck should be in the definitions in Clause 34. Mr. Mazankowski wanted to delete one part, Mr. Bockstael wants to delete the other part, and the officials say: We will give you an explanation now if you want it, or we will give you the full explanation when we get to Clause 54.

• 2145

The Chairman: Mr. Benjamin, I think your assumption is wrong. Mr. Mazankowski's amendment on "cumulative government share of the cost change" was put and defeated.

Mr. McKnight: Mr. Chairman, before you do that, I find it most strange that anyone, including the hon. member from St. Boniface, would ask people to vote on the removal of a clause in a bill when the officials say that we will have the explanation, which we may or may not find acceptable, in Clause 54.(1). If we are going to have to vote on this amendment, Mr. Chairman, I would suggest that the members of this committee should be made aware of the explanation.

If the member from St. Boniface and the members from the government side want to take up the time of the committee to do this now, or take a sensible approach and stand it until later, that is the choice they can make—stand it or explain it.

An hon. Member: Mr. Chairman, Mr. Kroeger did offer an explanation.

[Translation]

Je n'ai pas confiance en ces messieurs, monsieur le président. À voir la façon dont ils fonctionnent, je ne me ferais pas à ces gars-là pour compter mes vaches même si ma vie en dépendait. Je veux être bien certain qu'ils savent ce qu'ils font afin qu'ils ne viennent pas embrouiller les cartes encore davantage.

M. Benjamin: Monsieur le président, je m'adresse aux représentants officiels à propos de ces deux définitions. L'une d'elles traite de la part totale de l'état et l'autre de la part totale estimative de l'état, et toutes deux font référence au paragraphe 54(1). Y a-t-il une raison qui justifie la présence de ces deux définitions à l'article 34?

M. Kroeger: Monsieur le président, il y a une explication et nous pouvons la donner tout de suite ou attendre au moment de l'étude du paragraphe 54(1) comme le Comité voudra.

Ma seule observation est que cela prendra un peu de temps et qu'il pourra être plus facile de comprendre lorsque nous entreprendrons l'étude du paragraphe 54(1) dans lequel la substance de cette définition se trouve. À ce moment, peut-être saurons-nous un peu mieux comment tout cela fonctionnera. Nous pouvons passer à l'explication tout de suite, si vous le désirez.

M. Benjamin: Monsieur le président, il me semble qu'étant donné que nous avons déjà certaines définitions dans cet article et dans des articles précédents, il ne serait que juste et convenable de reconsidérer l'amendement que M. Mazankowski a proposé à propos de leur «part totale de l'état» de même que celui que propose M. Bockstael à propos de la «part totale estimative de l'état» et de les réserver tous les deux afin de pouvoir revenir, après l'étude du paragraphe 54(1) à toutes les définitions qui devraient figurer à l'article 34. M. Mazankowski veut supprimer une partie, M. Bockstael veut supprimer l'autre partie et les représentants officiels répondent: Nous allons vous donner une explication dès maintenant si vous le désirez ou nous allons tout vous expliquer de façon précise lorsque nous entreprendrons l'étude de l'article 54.

Le président: Monsieur Benjamin, je crois que vous faites erreur. L'amendement de M. Mazankowski au sujet de la «part totale de l'État dans la variation des coûts» a été rejeté.

M. McKnight: Monsieur le président, avant cela, j'aimerais dire que je trouve étrange que qui que ce soit, y compris l'honorable député de St-Boniface, veuille que l'on vote sur la suppression d'un article d'un projet de loi quand les représentants officiels disent qu'il y aura une explication, que nous pourrions trouver acceptable ou pas, au moment de l'étude du paragraphe 54.(1). Avant de voter sur cet amendement, monsieur le président, je suggérerais que les membres du Comité entendent l'explication en question.

Si le député de St-Boniface et ceux du gouvernement veulent consacrer une partie du temps du Comité pour faire cela maintenant ou adopter une approche raisonnable et attendre un peu plus tard, c'est un choix qui leur revient, attendre ou passer à l'explication dès maintenant.

Une voix: Monsieur le président, M. Kroeger a parlé d'une explication.

[*Texte*]

Mr. McKnight: Mr. Chairman, Mr. Kroeger said it would take a considerable length of time. We would offer to the members of the government side to facilitate that by just standing this and having the explanation at the proper time, when we may be able to resolve it quite quickly.

Mr. Bockstael: Mr. Chairman.

The Chairman: Yes.

Mr. Bockstael: I am willing to move that we stand it for that explanation when we get to Clause 54.

The Chairman: All right. Maybe we should stand all of Clause 34. No? All right.

Amendment allowed to stand.

On definition of "estimated eligible costs"

The Chairman: Again, because we have already been forewarned that there are going to be amendments, perhaps it would be wise to stand it.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Would it be of use to the Chair and other members of the committee if I were only to present my amendment on "estimated eligible costs" and then it could be allowed to stand like other amendments on definitions? I would be quite agreeable to that. Mine starts at line 31.

The Chairman: Mr. Bockstael, will you just withdraw your definition for now? We withdrew the other ones. If we withdraw some and stand others, we are going to be thoroughly confused. Will you withdraw?

Mr. Bockstael: I withdraw the amendment.

The Chairman: Thank you.

An hon. Member: He needs unanimous consent.

The Chairman: No, he does not, because I did not put it . . . okay, unanimous consent. Is there such a thing in this committee any more?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Wonderful.

Amendment withdrawn.

Mr. Bockstael: There is a motion by Mr. Benjamin, motion 31, that affects lines 31 to 37.

Mr. Benjamin: Mine starts at line 31 on page 15 and ends at line 17 on page 16.

• 2150

The Chairman: Exactly the same—all right, move yours.

[*Traduction*]

M. McKnight: Monsieur le président, M. Kroeger a dit que cela prendrait pas mal de temps. Nous voudrions proposer aux membres du gouvernement de faciliter les choses en réservant l'explication et en ne la donnant qu'au moment opportun lorsque nous serons en mesure de procéder rapidement.

M. Bockstael: Monsieur le président.

Le président: Oui.

M. Bockstael: Je désire proposer de réserver cette explication pour le moment où nous entreprendrons l'étude de l'article 54.

Le président: Très bien. Peut-être devrions-nous réserver tout l'article 34. Non? Très bien.

L'amendement est réservé.

Passons maintenant à la définition des «coûts admissibles estimatifs».

Le président: Peut-être serait-il bon parce qu'on a signalé encore une fois qu'il y aurait des amendements de réserver cette définition aussi.

M. Benjamin: Monsieur le président.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: La présidence et les autres membres du Comité apprécieraient-ils que je ne fasse que présenter mon amendement sur les «coûts admissibles estimatifs» et qu'on leur réserve ensuite comme les autres amendements au sujet des définitions? Je serais d'accord de faire cela. Mon amendement commence à la ligne 31.

Le président: Monsieur Bockstael, voudriez-vous retirer votre définition pour l'instant? Nous avons retiré les autres. Si nous en retirons certaines et en réservons d'autres, nous allons nous retrouver avec tout un capharnaüm. Consentez-vous à retirer votre définition?

M. Bockstael: Je retire l'amendement.

Le président: Merci.

Une voix: Il a besoin du consentement unanime.

Le président: Non, ce n'est pas nécessaire, parce que je ne l'ai pas mis . . . Ca va, je demande le consentement unanime. Cela existe-t-il encore au sein de ce Comité?

Des voix: D'accord.

Le président: Bravo.

L'amendement est retiré.

M. Bockstael: Nous avons une proposition de M. Benjamin, la motion 31, qui touche aux lignes 31 à 37.

M. Benjamin: Ma proposition commence à la ligne 31 de la page 15 et se termine à la ligne 17 de la page 16.

Le président: Exactement la même. D'accord, présentez la vôtre.

[Text]

Mr. Benjamin: Would you prefer that I present it and then let it stand, or do you want me to move it and let it stand?

The Chairman: If we are not going to deal with it, I would just as soon that we stood the whole clause and then came back to it.

Would the committee agree to stand all of Clause 34? We will go through Part II, see what the amendments are, and then we will know what definitions we have to amend. Is that agreed?

Mr. Flis: One minute, Mr. Chairman.

The Chairman: Yes.

Mr. Flis: I do have an amendment to line 37 which is in keeping with the amendment we defeated of the opposition earlier. Mr. Mazankowski did ask whether we would put it. It would come at line 37. It has to do with Section 262.

Mr. Mayer: We have an amendment that precedes that. It starts at line 31.

The Chairman: There is the whole problem. If we start hopping all over the place, we are going to be like a bunch of kangaroos. We either stand the clause or we will have to amend it and then come back and amend it again.

Mr. Flis: Mr. Chairman, if we stood just Clause 34.(1), could we go ahead and deal with subclauses (2) and (3) and future subclauses? That would allow the Conservatives to get their amendments in there. We will stand (1), because that is the interpretation.

The Chairman: Is it agreed to stand Clause 34.(1)?

Some hon. Members: Agreed.

Clause 34.(1) allowed to stand.

The Chairman: I now call Clause 34(2).

Mr. Mazankowski: We have an amendment, Mr. Chairman. I move that Bill C-155 be amended in Clause 34.(2) on page 16 by deleting lines 25 to 31 and substituting the following:

(2) For greater certainty and the avoidance of doubt, it is declared that the provisions of the Railway Act, except Sections 276 and 278, and of the National Transportation Act, apply to the transportation, shipping and handling of grain under this act, except where the same are inconsistent with specific provisions of this act.

Really in effect it includes the National Transportation Act as well as the Railway Act.

The Chairman: Any discussion?

Mr. Bockstael: We do not have a copy before us.

Mr. Mazankowski: I apologize for that.

Mr. Bockstael: It might be simpler to leave what is there and just insert "National Transportation Act" as the second part.

[Translation]

M. Benjamin: Préféreriez-vous que je la présente pour ensuite la réserver ou voulez-vous que je la propose d'abord puis la réserver ensuite?

Le président: Si nous ne devons pas nous en occuper, je préférerais que nous réservions toute la clause pour y revenir plus tard.

Le Comité accepte-t-il de réserver l'ensemble de l'article 34? Nous allons examiner toute la Partie II, voir quels en sont les amendements puis nous saurons quelles sont les définitions que nous devons modifier. Cela est-il convenu?

M. Flis: Un instant, monsieur le président.

Le président: Oui.

M. Flis: J'ai effectivement à la ligne 37 un amendement qui est conforme à l'amendement de l'opposition que nous avons rejeté plus tôt. M. Mazankowski a demandé si nous allions le présenter. Cela se présente à la ligne 37. Il s'agit de l'article 262.

M. Mayer: Nous avons un amendement qui précède cela. Cela commence à la ligne 31.

Le président: Voilà le problème. Si nous commençons à aller un peu partout, nous aurons l'air d'un groupe de kangourous. Ou bien nous réservons l'article ou bien nous devons l'amender puis revenir l'amender de nouveau.

M. Flis: Monsieur le président, si nous réservions seulement l'alinéa 34.(1), pourrions-nous procéder et nous occuper des alinéas (2) et (3) et des sous-alinéas futurs? Cela permettrait aux conservateurs d'y placer leurs amendements. Nous allons réserver (1), parce qu'il s'agit de l'interprétation.

Le président: Est-il convenu de réserver l'alinéa 34.(1)?

Des voix: Accepté.

L'alinéa 34.(1) est réservé.

Le président: Passons maintenant à l'alinéa 34(2).

M. Mazankowski: Nous avons un amendement, monsieur le président. Je propose que le projet de loi C-155 soit modifié à l'alinéa 34.(2), page 16, par la radiation des lignes 25 à 31, remplacées par ce qui suit:

(2) Aux fins d'une plus grande certitude et pour éviter le doute, il est déclaré que les dispositions de la Loi sur les chemins de fer, sauf les articles 276 et 278 et de la Loi nationale sur les transports s'appliquent au transport, à l'expédition et à la manutention du grain en vertu de la présente loi, sauf lorsqu'elles sont incompatibles avec des dispositions particulières de cette loi.

En réalité, cela englobe la Loi nationale sur les transports de même que la Loi sur les chemins de fer.

Le président: Y a-t-il débat?

M. Bockstael: En avons-nous une copie devant nous?

M. Mazankowski: Je m'en excuse.

M. Bockstael: Il est peut-être plus simple de laisser ce qui est déjà là et d'insérer tout simplement «la Loi nationale sur le transport» comme deuxième partie.

[Texte]

The Chairman: Mr. Lefebvre.

Mr. D. Lefebvre: Mr. Chairman, when the time came to assess whether we had to have the clause Mr. Mazankowski has just moved or the one we now have, we went carefully through the Railway Act and the National Transportation Act and other statutes, and it appeared quite clearly to us that when you have a bill that deals with a subject-matter and the provisions of that bill may enter into conflict with provisions of another statute, you have to make clear which statute, which provisions, have precedence over the others. Since this bill in respect of rates and costs deals with the rates and costs of railways and so does the Railway Act, we thought it was necessary to have the (2) and (3) we now have.

It is difficult for me offhand to see whether Mr. Mazankowski's amendment would cause damage. I am somewhat concerned that it might. I submit again that we went carefully through every section of the Railway Act and the National Transportation Act, and whenever there was a possibility of conflict, we did clarify it here. I am certainly satisfied that there are no other provisions that could create problems of interpretation.

• 2155

The Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: I wonder if Dr. Heads is of the same view, or does he have anything . . . I thought it would, because any transport bill should have its foundation in the National Transportation Act. I thought this might just provide some additional clarity.

Mr. D. Lefebvre: If I may add, Mr. Chairman, this is a not a bill dealing with railways.

An hon. Member: Well, I will be darned.**Some hon. Members:** You could have fooled us.

Mr. D. Lefebvre: In the Railway Act you have general provisions as to the incorporation of railways, as to capital projects, the building of lines; and there is no potential conflict between those parts and the incorporation of a railway and all the provisions in the Railway Act. That is why I think you have to be careful with those general provisions, because if you name two statutes which deal with railways—well, I am sure we can find other statutes that in a general sense deal with railways, and should we not include them, too? So when we have consequential amendments like this one, we try to size them up, see where they start and where they end.

We gave a lot of reflection to this, and again I cannot tell you that the amendment you are proposing would do some harm. This bill has been in the public domain for a while now and certainly nobody has come to us and indicated any

[Traduction]

Le président: Monsieur Lefebvre.

M. D. Lefebvre: Monsieur le président lorsqu'est venu le temps de juger si nous devons avoir la clause que M. Mazankowski vient de présenter ou celle que nous avons déjà, nous avons examiné attentivement la Loi sur les chemins de fer et la Loi nationale sur les transports ainsi que d'autres lois et il nous est apparu assez clairement que, lorsque nous avons un projet de loi peuvent entrer en conflit avec les dispositions d'une autre loi, il faut indiquer clairement quelle est la loi et quelles sont les dispositions qui ont la préséance sur les autres. Puisque ce projet de loi, en ce qui concerne les tarifs et les coûts, traite des tarifs et des coûts des chemins de fer et qu'il en est de même de la Loi sur les chemins de fer, nous avons pensé qu'il était nécessaire de disposer des alinéas (2) et (3) que nous avons maintenant.

J'ai du mal à déterminer, à première vue, si l'amendement de M. Mazankowski est de nature à nuire. Je suis quelque peu enclin à le penser. Je vous rappelle que nous avons examiné attentivement chaque article de la Loi sur les chemins de fer et de la Loi nationale sur les transports, et, chaque fois qu'il existait une possibilité de conflit, nous avons établi la situation clairement dans le texte à l'étude. Je suis certes convaincu qu'aucune autre disposition ne donnerait naissance à des problèmes d'interprétation.

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Je me demande si M. Heads est du même avis ou s'il a quelque chose . . . J'ai pensé que ce serait le cas puisque tout projet de loi sur les transports doit se fonder sur la Loi nationale sur les transports. J'ai pensé que cela pourrait tout simplement donner plus de clarté.

M. D. Lefebvre: J'aimerais ajouter, monsieur le président, qu'il ne s'agit pas ici d'un projet de loi traitant des chemins de fer.

Une voix: Eh bien, cela me dépasse.**Des voix:** Vous auriez pu nous tromper.

M. D. Lefebvre: Dans la Loi sur les chemins de fer, il existe des dispositions générales sur la création des compagnies de chemins de fer, sur les projets d'immobilisation, la mise en place des embranchements; et il n'existe pas de possibilité de conflit entre ces parties et la création d'une compagnie de chemins de fer et toutes les dispositions de la Loi sur les chemins de fer. C'est pourquoi je crois qu'il faut se montrer très prudent dans le cas de ces dispositions générales car, si l'on nomme deux lois traitant de chemins de fer—eh bien, je suis sûr qu'on peut trouver d'autres statuts qui, d'une manière générale, traitent des chemins de fer. Ne devrions-nous pas les inclure aussi? Ainsi, lorsque nous possédons des amendements qui portent à conséquence, comme celui-ci, nous essayons de les juger, de voir où ils commencent et où ils finissent.

Nous avons réfléchi beaucoup à cela et, encore une fois, je ne saurais vous affirmer que l'amendement que vous proposez va causer du tort. Ce projet de loi fait partie du domaine public depuis un certain temps déjà et certes personnes n'est venu

[Text]

particular clause where there might be a conflict or a difficulty of interpretation.

Mr. Mazankowski: I wonder if Mr. Thompson could shed any light on this. I suspect he is rather familiar with the Railway Act and the National Transportation Act.

The Vice-Chairman: Proceed, Mr. Thompson.

Mr. K. Thompson (Senior Counsel, Canadian Transport Commission): Mr. Chairman, I have listened to the remarks made by general counsel for the department and he has categorically stated that after a search he believes these subclauses are adequate. I do not share his concern about putting in provisions for avoiding doubt, but if the department feels confident about it, so be it.

Mr. Mazankowski: Okay, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Yes, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Just a follow-up to Mr. Mazankowski's. Mr. Lefebvre just finished saying that this is not a bill to deal with railways, but does not Clause 34.(2) say that except for Sections 276 to 278, with such modifications as circumstances require, whatever the hell that means, this bill shall prevail over the Railway Act?

The Vice-Chairman: It is respecting tariffs and tolls.

Mr. Thompson: Yes. I am not entirely sure what your question was. Was your question whether I think this is a bill dealing with railways, or . . . ?

Mr. Benjamin: Well, I have been assuming right from day one that it deals with railroads. Mr. Lefebvre says it does not, but this provision, this application of the Railway Act, with the exception stated in here that when it comes to tariffs and rates under this part, this part of this bill shall prevail over the Railway Act, except for the exceptions noted . . . In other words, with those exceptions, this bill respecting tariffs of tolls and tolls prevails over the Railway Act.

• 2200

The Vice-Chairman: No, the Railway Act applies.

Mr. Benjamin: This part prevails over Sections 276 to 278. So we are putting Railway Act legislation into this bill. It is amazing!

Mr. Thompson: In the Railway Act, beginning I believe at Section 268, there are some sections which are entitled "Tariffs", "General Provisions". The next heading is just before Section 274. It is called "Freight Tariffs"; and that particular part includes Sections 276 and 277. Then there is a section on passenger tariffs.

[Translation]

nous désigner quelque disposition particulière qui puisse entrer en conflit ou soulever une difficulté d'interprétation.

M. Mazankowski: Je me demande si M. Thompson peut nous éclairer à ce sujet. Je le soupçonne de très bien connaître la Loi sur les chemins de fer et la Loi nationale sur les transports.

Le vice-président: Allez-y, monsieur Thompson.

M. K. Thompson (conseiller principal, Commission canadienne des transports): Monsieur le président, j'ai écouté les remarques présentées par le conseiller général du ministère, qui a affirmé catégoriquement que, à la suite d'une recherche il croit que ces sous-alinéas sont corrects. Je ne partage pas son inquiétude au sujet des dispositions qui visent à éviter le doute mais si le ministère se sent confiant à ce sujet, qu'il en soit ainsi.

M. Mazankowski: D'accord, monsieur le président.

Le vice-président: Oui, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Une simple addition à ce qu'a dit M. Mazankowski. M. Lefebvre vient de nous dire qu'il ne s'agit pas ici d'un projet de loi traitant des chemins de fer, mais la disposition 34.(2) ne porte-t-elle pas que, à l'exception des articles 276 à 278, et compte tenu des modifications que les circonstances pourront exiger, quel que soit le sens de cette réserve, ce projet de loi va avoir la préséance sur la Loi sur les chemins de fer?

Le vice-président: C'est vrai au sujet des tarifs et des frais.

M. Thompson: Oui. Je ne suis pas tout à fait sûr d'avoir compris votre question. Vouliez-vous savoir si je pense que c'est un projet de loi traitant des chemins de fer ou . . . ?

M. Benjamin: Eh bien, on m'a assuré dès le début qu'il traite des chemins de fer. Selon M. Lefebvre, ce n'est pas le cas, mais cette disposition, cette application à la Loi des chemins de fer, sauf l'exception qui y est formulée et qui s'applique aux tarifs et aux taux relevant de cette partie, cette partie du présent projet de loi va voir la préséance sur la Loi sur les chemins de fer, sauf dans le cas des exceptions mentionnées . . . En d'autres termes, sauf ces exceptions, ce projet de loi, au sujet des tarifs et des frais, a la préséance sur la Loi sur les chemins de fer.

Le vice-président: Non, c'est la Loi sur les chemins de fer qui s'applique.

M. Benjamin: Cette partie a la préséance sur les articles 276 à 278. Nous incorporons donc à ce projet de loi la législation de la Loi sur les chemins de fer. Étonnant!

M. Thompson: Dans la Loi sur les chemins de fer, à partir de l'article 268, je pense, il existe des articles qui ont pour titre «Tarifs», «Dispositions générales». La prochaine rubrique se présente juste avant l'article 274. Elle s'intitule «Tarifs du transport des marchandises»; et cette partie particulière englobe les articles 276 et 277. Puis, il y a un article sur les tarifs voyageurs.

[Texte]

I think what is attempted here, Mr. Chairman, is to acknowledge that the Railway Act has a part of it which deals with railway freight rates, tariffs, and tolls. It is declared here that those provisions, with the exception of 276 to 278, apply here, with such modifications as may be required. But in the event that this particular bill contains explicit provisions dealing with tariffs which are inconsistent with the sections I just mentioned, then the provisions of this part will prevail.

Mr. Benjamin: Exactly.

Would it be the opinion of counsel, Mr. Chairman, from reading it as an amateur, that Mr. Mazankowski's wording makes it much clearer what the intent of Clause 34.(2) is, but also includes the National Transportation Act, and that would be the only difference? Otherwise the wording of Mr. Mazankowski is certainly more definitive, or clearer, it would seem to me, than what is in the bill. What would be the view of counsel?

Mr. Thompson: It is far more all-encompassing than the provision of this particular subclause. This subclause (2) confines itself to those provisions of the Railway Act which relate to tariffs of tolls and tolls and excludes three sections; the reasoning being, I believe, that Clause 34, of which this is part, relates to rates, whereas the amendment that is before the committee not only deals with the Railway Act but also deals with the National Transportation Act, and it goes beyond the question of rates. It applies to all those sections in those other acts that may relate to transportation, shipping, handling, and so on. At least that is how I would interpret it.

I am not saying the amendment is necessarily wrong. What I am saying is that I believe it is a substantial enlargement over what is contained in subclause (2).

Mr. Benjamin: Would you say that it is an enlargement that does any violence to the intent or purpose of the legislation? Does the enlargement fit in with what is intended and proposed?

• 2205

Mr. Thompson: The answer that would be offered by the department to that, and it is their position, is that where these other acts apply, then they would have application to this. This is the doctrine under which the department has argued that Section 262 would apply, I believe. I believe I am correct in that interpretation. So the defence that would be offered is that this simply includes something which is already there and it also happens to do it at a place in the bill which is confined to the question of rates.

The Chairman: Are you ready for the question?

Mr. McKnight: I have not had an opportunity; I am sorry, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. McKnight.

Mr. McKnight: Coming to the national transportation policy, my understanding of the National Transportation Act

[Traduction]

Je pense que ce qui est visé ici, monsieur le président, c'est de reconnaître que la Loi sur les chemins de fer contient une partie traitant des tarifs marchandises, des tarifs et des frais des chemins de fer. Il est déclaré ici que ces dispositions, à l'exception de 276 à 278, s'appliquent ici, avec les modifications qui peuvent être nécessaires. Mais s'il se trouve que ce projet de loi particulier contienne des dispositions explicites traitant des tarifs et qui soient incompatibles avec les articles que je viens de mentionner, alors, les dispositions de la présente partie vont avoir la préséance.

M. Benjamin: Exactement.

Est-ce l'avis du conseiller, monsieur le président, à la suite d'une lecture rapide, que le libellé de M. Mazankowski rend beaucoup plus manifeste l'esprit de l'alinéa 34(2), mais englobe également la Loi nationale sur le transport et que ce serait là la seule différence? Autrement, le libellé de M. Mazankowski est certes plus définitif, ou plus clair, ce me semble, que ce qui se trouve dans le projet de loi. Quelle est l'opinion du conseiller?

M. Thompson: C'est d'une portée beaucoup plus générale que la disposition de ce sous-article particulier. Ce sous-article (2) se limite aux dispositions de la Loi sur les chemins de fer qui intéressent les tarifs et les frais et il exclut trois articles; le raisonnement est le suivant, d'après moi, que l'article 34, dont cette disposition fait partie, intéresse les tarifs, alors que l'amendement qu'étudie le Comité traite non seulement de la Loi sur les chemins de fer mais aussi de la Loi nationale sur les transports et qu'il touche à plus de choses que la seule question des tarifs. Il s'applique à tous les articles des autres lois qui peuvent intéresser le transport, l'expédition, la manutention et le reste. C'est du moins de cette manière que je l'interprète.

Je n'affirme pas que l'amendement est nécessairement mauvais. Ce que j'affirme c'est que, selon moi, il élargit considérablement la portée de l'alinéa (2).

M. Benjamin: Diriez-vous que cet élargissement de portée infléchit l'esprit ou l'objet du projet de loi? Cet élargissement est-il conforme à ce qui est voulu et proposé?

M. Thompson: La réponse que ferait à cela le ministère, et telle est sa position, c'est que dans les cas où s'appliquent ces autres lois, elles s'appliquent aussi dans le cas présent. C'est la doctrine en vertu de laquelle le ministère a soutenu que l'article 262 s'appliquerait, selon ce que je crois savoir. Je pense que mon interprétation est correcte. Ainsi, la défense qui serait offerte, c'est que la disposition englobe tout simplement quelque chose qui se trouve déjà là et cela se produit aussi à un endroit du projet de loi qui se limite à la question des tarifs.

Le président: Êtes-vous prêts à voter?

M. McKnight: Je n'en ai pas eu l'occasion; je regrette, monsieur le président.

Le président: Monsieur McKnight.

M. McKnight: Pour en venir à la politique nationale des transports, mon interprétation de la Loi nationale sur les

[Text]

as it was rewritten in 1967 is that the basis of that act was that all modes of transport would be treated equally. I quote a source that sometimes is dependable. We all use quotes from people from time to time. My source is attributed to the Hon. Jack Horner in his book *My Own Brand*.

Mr. Kroeger: As the broadest possible generalization, I think what Mr. McKnight says is correct. The National Transportation Act also says that each mode of transport ought to pay its own way. Then with respect to these various general propositions there are all kinds of "insofar as feasible", "having regard to", and "so forth" phrases . . .

Mr. McKnight: Resources and facilities.

Mr. Kroeger: —that qualify the thing in a number of different ways. But the central idea, I guess, of the National Transportation Act is that competition among modes is a good thing, that no one mode should be especially favoured over another mode and that the marketplace is a good way of getting an efficient transportation system.

Mr. McKnight: Is that the reason why the general counsel feels that there may be some conflict between the Railway Act and the National Transportation Act?

Mr. D. Lefebvre: No, Mr. Chairman, I do not see any particular conflict between the two statutes.

The Chairman: Thank you, Mr. McKnight.

Amendment negated.

The Chairman: Shall we do subclause (3) and then call it quits?

Mr. Benjamin: Why not?

Could I have an explanation from the officials . . . ? A phrase that occurred in the previous subclause, and I cannot go back to that because we have dealt with it . . . Whether it is "with modifications as circumstance requires" or as again it says "such modifications as the circumstances require", what is meant by this? What kind of circumstances would require modifications that may not be in accordance with Sections 329 and 330 of the Railway Act?

Mr. Althouse: Does it mean bending the law or breaking it?

Mr. Benjamin: Yes, bending or breaking the law?

The Chairman: Mr. Lefebvre.

• 2210

Mr. D. Lefebvre: I have no particular examples, Mr. Chairman. It is just that 329 and 330 were written in the context of the Railway Act. Now we state that the provisions of Section 329, which is how you compute costs, be applied to our new bill, so there might be some adjustments so that it makes sense. That is the extent to which . . . well, these words are limited to required minor adjustments. So applying provisions of Section 329 to this new bill which were not there when 329 was drafted makes sense.

[Translation]

transports réécrite en 1967, c'est que le fondement de cette loi était que tous les modes de transport seraient traités également. Je cite une source sur laquelle on peut parfois compter. Nous citons tous des gens de temps à autre. Ma source est attribuée à l'honorable Jack Horner, dans son ouvrage *My Own Brand*.

M. Kroeger: S'agissant de la plus grande généralisation possible, je crois que ce que dit M. McKnight est exact. Selon la Loi nationale sur le transport, chaque mode de transport doit aussi s'autofinancer. Puis, en ce qui concerne les diverses propositions générales, on trouve toutes sortes de «autant que possible», «compte tenu» et «ainsi de suite».

M. McKnight: Ressources et installations.

M. Kroeger: . . . qui modifient le texte de diverses façons. Mais je pense que l'idée centrale de la Loi nationale sur les transports, c'est que la concurrence entre les modes de transport est souhaitable, qu'aucun mode particulier ne doit être favorisé spécialement par rapport aux autres et que le marché est un bon moyen d'obtenir un système de transport efficace.

M. McKnight: Est-ce la raison pour laquelle le conseiller général est d'avis qu'il peut y avoir conflit entre la Loi sur les chemins de fer et la Loi nationale sur les transports?

M. D. Lefebvre: Non, monsieur le président, je ne vois aucun conflit particulier entre les deux lois.

Le président: Merci, monsieur McKnight.

L'amendement est rejeté.

Le président: Allons-nous examiner l'alinéa (3) puis clore la séance?

M. Benjamin: Pourquoi pas?

J'aimerais avoir une explication des représentants. Il y a une expression qui s'est présentée dans l'alinéa antérieur, et je puis y revenir car nous nous en sommes occupé. Que ce soit «modifié selon les circonstances» ou «après les modifications qu'exigeront les circonstances», que veut-on dire par là? Quel est le genre de circonstances qui exigeraient des modifications susceptibles de ne pas être conformes aux articles 329 et 330 de la Loi sur les chemins de fer?

M. Althouse: Cela veut-il dire adoucir la loi ou la violer?

M. Benjamin: Oui, adoucir ou violer la loi?

Le président: Monsieur Lefebvre.

M. D. Lefebvre: Je n'ai pas d'exemple particulier, monsieur le président. C'est tout simplement que les articles 329 et 330 ont été écrits dans le contexte de la Loi sur les chemins de fer. Ce que nous affirmons, c'est que les dispositions de l'article 329, qui sert au calcul des coûts, doivent être appliquées à notre nouveau projet de loi; certains rajustements peuvent donc s'imposer pour que cela soit cohérent. C'est là la portée—c'est-à-dire que ces mots se limitent aux adaptations secondaires qui peuvent s'imposer. Il est donc sensé d'appliquer les dispositions

[Texte]

Mr. Benjamin: So 329 or 330 can be modified to comply with what is in this bill?

Mr. D. Lefebvre: No., that is not what it says.

Mr. Benjamin: With such modifications as circumstance requires...

Mr. D. Lefebvre: What it says is that if you have a conflict between 329 and 330, this bill prevails. This is sort of complementary. In Bill C-155 we do not specify all the things necessary as to how to cost railroads, or railway costs. Now, if you look at 329 and 330, they are complementary. In applying 329 and 330 to the costing which has to be done under Bill C-155, you may have to make some minor adjustments—so a particular clause, a particular word, makes sense. That is all it means.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, Mr. Lefebvre could not illustrate any circumstances. May I ask Mr. Lefebvre, has he had a chance to consult with whoever wrote this subclause in the previous one as to some examples of what...

The Chairman: The Mackenzie King syndrome again.

Mr. D. Lefebvre: I hope that in 20 years nobody will consult me on Bill C-155.

Mr. Benjamin: Have you consulted with who wrote these two paragraphs?

The Chairman: I have notice of an amendment by the Conservatives on Clause 34.(3). Mr. Neil.

Mr. Neil: Mr. Chairman, it is just a small amendment. I move that Bill C-155 be amended on page 16 in Clause 34.(3) in line 37 by adding after the word "Part" the following thereto:

... and the Commission may dispose of issues of confidentiality of cost information by such summary procedures as it deems appropriate.

This gives the commission the opportunity of making decisions as to whether or not the information is confidential.

The Chairman: Dr. Heads.

Mr. Heads: Mr. Chairman, I have not had the opportunity to consider this, but on first examining it, it appears to me to be a useful addition. However, if I may, I would ask an opinion of our legal counsel, Mr. Thompson.

The Chairman: Mr. Thompson.

Mr. Thompson: Mr. Chairman, the Railway Act has a provision under Section 331 which deals with the confidentiality of costing information. The difficulty that we have always had with that provision when it is attempted to be applied to

[Traduction]

de l'article 329 à ce nouveau projet de loi, qui n'existait pas au moment de la rédaction de l'article 329.

M. Benjamin: Ainsi, les articles 329 ou 330 peuvent être modifiés pour se conformer à ce qui se trouve dans le présent projet de loi?

M. D. Lefebvre: Non, ce n'est pas là ce qui est dit.

M. Benjamin: Après les modifications que les circonstances exigeront...

M. D. Lefebvre: Ce qui est dit, c'est que, s'il y a un conflit entre 329 et 330, c'est le présent projet de loi qui aura la préséance. C'est une espèce de complémentarité. Dans le projet de loi C-155, nous ne précisons pas tout ce qui est nécessaire quant à la détermination des coûts des chemins de fer. Si l'on examine les articles 329 et 330, on s'aperçoit qu'ils sont complémentaires. Si l'on applique 329 et 330 à la détermination des coûts qui doit se faire en vertu du projet de loi C-155, on peut devoir réaliser certaines adaptations secondaires—pour qu'une disposition particulière, un mot particulier, soient sensés. C'est tout ce que cela veut dire.

M. Benjamin: Monsieur le président, M. Lefebvre n'a pu illustrer aucune circonstance. J'aimerais demander à M. Lefebvre s'il a eu l'occasion de consulter l'auteur de ce sous-article du texte précédent au sujet des exemples de ce qui...

Le président: Le syndrome Mackenzie King, encore une fois.

M. D. Lefebvre: J'espère que, dans 20 ans, personne ne me consultera au sujet du projet de loi C-155.

M. Benjamin: Avez-vous consulté l'auteur de ces deux alinéas?

Le président: J'ai reçu avis d'un amendement présenté par les conservateurs à l'alinéa 34.(3). Monsieur Neil.

M. Neil: Monsieur le président, c'est un petit amendement. Je propose que le projet de loi C-155 soit amendé à la page 16, alinéa 34.(3), ligne 37, par l'addition, après le mot «Partie», de ce qui suit:

... et la Commission pourra s'occuper des questions du caractère confidentiel des renseignements sur les coûts par les procédures expéditives qu'elle jugera appropriées.

Cela fournit à la Commission l'occasion de prendre des décisions sur le caractère, confidentiel ou non, des renseignements.

Le président: Docteur Heads.

M. Heads: Monsieur le président, je n'ai pas eu l'occasion d'examiner cette question, mais, au premier coup d'oeil, il me semble qu'il s'agit d'une addition utile. Toutefois, si vous me le permettez, j'aimerais demander l'opinion de notre conseiller juridique, M. Thompson.

Le président: Monsieur Thompson.

M. Thompson: Monsieur le président, il existe dans la Loi sur les chemins de fer une disposition de l'article 331 traitant du caractère confidentiel des renseignements sur la détermination des coûts. La difficulté que nous avons toujours éprouvée dans le cas de cette disposition, lorsqu'il s'agit de l'appliquer à

[Text]

other acts is that it appears within itself to have words of very definite limitation. In the case of 331, it says here that:

Where information concerning the costs of a railway company or other information that is by its nature confidential is obtained from the company by the commission in the course of any investigation under this Act, such information shall not be published . . .

Now, the difficulty is, apparently, that in order to earn the protection of this provision, the information has to be required by the commission in the course of an investigation under the Railway Act. And I think it is rather strongly arguable that this provision does not offer any protection. It does not have any place in the present bill.

• 2215

I suppose this amendment has the effect of addressing questions of confidentiality that would be raised by railway companies, and it empowers the commission to dispose of those; because the whole purpose, or one of the strong purposes, of subclause (3) is to acknowledge the fact that a lot of costing activity is going to take place under this part by the commission, and not only is there a lot of costing activity—and Dr. Heads can correct me if I am wrong—I think it has to be done in some instances under some fairly rigorous time schedules. Therefore if the question of confidentiality arose, it might be useful to have a means by which it could be disposed of by the commission.

Amendment agreed to.

The Chairman: I have also had notice of one more brief one.

Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: In this same clause, I move that Clause 34 of Bill C-155 be amended by adding after line 37 on page 16 the following . . . and it would be called subclause (4); it was one we agreed earlier to present:

For greater certainty, nothing in this Act shall be construed as relieving a railway company from any obligation of the company imposed by or under Section 262 of the Railway Act, and payments to the company under this Act shall be deemed to be adequate for the purposes of enabling the company to carry out those obligations.

I submitted it to the clerk and had it circulated to the members in both languages.

The Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Thompson, do you believe this particular clause unequivocally enforces the provisions of Section 262 as they apply to this bill?

Mr. Thompson: Yes, I think it successfully imports Section 262 into this bill.

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: That is succinct.

[Translation]

d'autres lois, c'est qu'elle semble libellée d'une manière très limitative. Dans le cas de 331 on dit ici que:

Lorsque la Commission obtient d'une compagnie de chemins de fer, au cours d'une enquête faite en vertu de la présente loi, des renseignements relatifs aux frais de cette compagnie ou d'autres renseignements de nature confidentielle, ces renseignements ne doivent pas être publiés . . .

La difficulté, semble-t-il, c'est que pour bénéficier de la protection offerte par cette disposition, les renseignements doivent être demandés par la Commission dans le cours d'une enquête relevant de la Loi sur les chemins de fer. Et je pense que l'on pourrait soutenir d'une manière assez convaincante que cette disposition n'offre aucune protection. Cela ne trouve pas place dans le projet de loi.

Je suppose que cet amendement porte sur les questions que pourront soulever les compagnies ferroviaires au sujet du caractère confidentiel des informations et donne le pouvoir à la commission de les régler. En effet, tout le rôle, ou l'un des principaux rôles du paragraphe (3) est de reconnaître que la commission devra, en vertu de cette partie, beaucoup travailler à l'établissement des coûts. D'ailleurs, et M. Heads pourra me reprendre si j'ai tort, ces activités devront parfois respecter des délais plutôt rigoureux. Par conséquent, s'il se pose des questions sur le caractère confidentiel des renseignements, il pourrait être utile que la commission ait le moyen de les régler.

L'amendement est adopté.

Le président: J'ai également un autre avis sur un bref amendement.

Monsieur Bockstael.

M. Bockstael: Je propose que l'article 34 du projet de loi C-155 soit amendé par l'insertion de ce qui suit après la ligne 37, à la page 16 . . . il s'agirait du paragraphe (4); nous nous sommes entendus sur cet amendement avant de le proposer:

Pour plus de certitude, rien, dans la présente loi, ne pourra être interprété comme soustrayant une compagnie ferroviaire à quelque obligation que ce soit imposée par ou en vertu de l'article 262 de la Loi sur les chemins de fer, et les paiements versés à la compagnie en vertu de la présente loi seront réputés suffisants pour ce qui est de permettre à la compagnie de s'acquitter de ces obligations.

J'ai présenté le texte au greffier et je l'ai fait circuler parmi les membres dans les deux langues.

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur Thompson, croyez-vous que cet article permet, de façon non équivoque, de faire appliquer les dispositions de l'article 262, dans la mesure où elles valent pour ce projet de loi?

M. Thompson: Oui, je crois qu'elle permet de confirmer dans ce projet de loi l'article 262.

M. Mazankowski: Merci, monsieur le président.

Le président: Voilà qui est bref.

[Texte]

Amendment agreed to.

Clause 34 as amended allowed to stand.

The Chairman: With that, I thank all members and officials and staff for their tolerance today, and their assistance.

The committee is adjourned until 3.30 p.m. tomorrow afternoon.

[Traduction]

L'amendement est adopté.

L'article 34, amendé, est réservé.

Le président: Là-dessus, je remercie tous les membres, les fonctionnaires et le personnel de leur collaboration et de la tolérance qu'ils ont manifestées aujourd'hui.

Le Comité ajourne ses travaux jusqu'à 15h30 demain.

APPENDIX ' 'TRPT-140

NOTES FOR MEMBERS OF THE STANDING COMMITTEE ON TRANSPORTSUMMARY OF PARTS II AND III OF BILL C-155Introduction

The purpose of this note is to assist members of the Standing Committee on Transport in reviewing Parts II and III of Bill C-155, which deal with the proposed financial and rate-setting arrangements for grain transportation in the future. These arrangements are set out in a series of inter-linked definitions, as well as in the operative clauses.

The provisions in these sections are particularly complex because of:

- a policy decision that the financial framework must be statutory, with minimal scope for the exercise of discretion. This requires spelling out in detail how the calculations are to be made.
- the need for maximum fairness to the various parties. Hence the CN adjustment, and the provision for rate adjustments on the basis of actual volumes moved.
- the need for various special measures in the initial period: e.g. use of Gilson's cost calculations to establish the first base year, the phase-in of the contribution to constant costs, etc.

Overview: how the system works

Basic concepts:

- a. Rates are set each year at a level intended to cover railway costs, including the contribution to constant costs.
- b. The government's contribution in any given year is defined as an amount of money that is used to partially offset railway costs, as contrasted with a subsidy per tonne.

Step 1: Establish costs for a crop year

Every four years, the CTC does a full review of railway costs. Between costing reviews, annual adjustments are made on the basis of CTC indices. This process serves to establish the average cost of moving one tonne of grain in a given crop year.

To arrive at total system costs for the year, this per-tonne figure must be multiplied by the number of tonnes moved. A forecast is provided by the Administrator before the crop year begins. Corrections are subsequently made on the basis of actual experience, to ensure that payments by government and producers are in conformity with the sharing provided for in the statute.

Step 2: Establish a freight rate structure that will recover the cost

Under the Crow regime, a set of rates was established during the 1920s for each delivery point in Western Canada on the basis of its distance from port. This rate structure, with a series of minor corrections made by the Rates Task Force, is set out in Schedule II of the Bill.

The rates in Schedule II would cover only a fraction of present-day actual costs, and must therefore be multiplied by a figure that will bring them to compensatory levels.

This figure is arrived at by dividing total railway costs for any given year by the revenues that would have been forthcoming under the Crow rate. If for example Crow revenues in a particular year would cover only 1/5 of costs, then the necessary multiple is 5. Once the multiple is established, it is applied to each delivery point on the basis of the rates and distance segments in Schedule II. The proportional increase will therefore be uniform across the system.

Step 3: Establish the government's share of the costs

The government's contribution in any given year has two components: The Crow benefit of \$651.6 million, plus the government's share of accumulated costs increases in the period since the base year of 1981-82.

The necessary calculations are governed by various definitions in Parts II and III of the Bill, including:

- "cost change per tonne"
- "rate of cost change"
- "Crow benefit"
- "cumulative government share of the cost change"
- "government commitment".

In the end, however, these calculations all lead to an amount of money. This amount represents the government's contribution to the total cost of transporting Western grain in any given year. The balance of the cost is paid by producers.

The size of the "Crow benefit" is not affected by fluctuations in volume. If volumes go up, the producers' portion of costs is increased; if they go down, the producers' share is reduced.

Step-4: Reflect the government's contribution in the freight rates

The government's contribution (or "commitment", as it is referred to in the Bill) is expressed as a percentage of total costs in any given year.

If for example total costs are forecast to be \$1130 million, and the government commitment for that year is \$797 million, then the government's contribution would represent 70.5% of the total.

This percentage is then applied to the freight rate. If the average freight rate is \$33.25 per tonne, the government would cover \$23.44 in direct payments to the railways, while the producer would pay the residual of \$9.81 at the elevator.

APPENDICE "TRPT-140"

NOTES POUR LES MEMBRES DU COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTSRÉSUMÉ DES PARTIES II ET III DU PROJET DE LOI C-155Introduction

Le présent document a pour but d'aider les membres du Comité permanent des transports à revoir les Parties II et III du Projet de loi C-155, qui portent sur les arrangements proposés en matière de financement et d'établissement des tarifs dans le domaine du transport du grain. Ces arrangements sont énoncés dans une série de définitions interdépendantes, ainsi que dans les articles concernés.

Les dispositions contenues dans ces derniers sont particulièrement complexes à cause:

- d'une décision de principe selon laquelle le cadre financier doit être statutaire, le pouvoir de discrétion étant réduit au minimum, ce qui signifie l'apport de toutes les précisions nécessaires sur la façon d'effectuer les calculs;
- de la nécessité de faire preuve de la plus grande justice possible à l'égard des diverses parties, ce qui entraîne l'indemnité CN et la disposition prévoyant des rajustements de tarif fondés sur les quantités de grain réellement transportées;
- du besoin de prendre diverses mesures spéciales au cours de la période initiale, par exemple l'utilisation des coûts calculés par M. Gilson pour établir la première année de référence, l'instauration progressive de la contribution aux coûts fixes, etc.

Aperçu du fonctionnement du système

Notions de base:

- a) Les tarifs sont établis chaque année à un niveau qui vise à compenser les coûts des chemins de fer, y compris la contribution au titre des coûts fixes.

- b) La contribution de l'État pendant toute année donnée est définie comme un montant utilisé pour compenser partiellement les coûts des chemins de fer, et non comme une subvention par tonne.

Étape 1: Déterminer les coûts pour une campagne agricole

Tous les quatre ans, la CCT effectue un examen complet des coûts des chemins de fer. Entre ces examens des coûts, il y a des rajustements annuels calculés d'après l'indice de la CCT. Cette méthode sert à déterminer le coût moyen du transport d'une tonne de grain dans une campagne agricole donnée.

Pour arriver au total des coûts du système pendant cette campagne-là, il faut multiplier le coût par tonne par le nombre de tonnes transporté. L'administrateur fournit une prévision avant le commencement de la campagne agricole. Des correctifs sont apportés par la suite d'après les constats effectués, pour que les versements de l'État et des producteurs soient conformes au partage des coûts prévu par la Loi.

Étape 2: Établir une tarification que permettra de recouvrer les sommes dépensées

En vertu du tarif du Nid-de-Corbeau, une série de taux a été établie au cours des années 20, pour chaque point de livraison de l'Ouest canadien et d'après la distance entre ce lieu et le port le plus rapproché. Cette tarification, certaines corrections mineures ayant été apportées par le Groupe de travail sur les tarifs, figure à l'annexe II du Projet de loi.

Les taux indiqués dans l'annexe II ne compenseraient qu'une partie des coûts réels qu'il faut payer actuellement, et il faudrait donc les multiplier par un montant qui les rendraient compensatoires.

On détermine ce montant en divisant le total des coûts des chemins de fer pendant une année donnée par les recettes qui auraient été réalisées en vertu du tarif du Nid-de-Corbeau. Si par exemple

ces recettes, dans l'année en question, ne compensaient que le cinquième des coûts, le multiple nécessaire serait 5. Une fois que ce dernier aurait été établi, il s'appliquerait à chaque point de livraison sur la base du taux et de la portion de la distance qui figurent dans l'annexe II. L'augmentation proportionnelle serait par conséquent uniforme dans l'ensemble du réseau.

Étape 3: Déterminer la part des coûts assumés par l'État

La contribution de l'État dans une année donnée comprend deux volets: la subvention du Nid-de-Corbeau, soit 651,6 millions, majorée de la part assumée par l'État des augmentations de coût accumulées depuis l'année de référence 1981-1982.

Les calculs nécessaires sont déterminés par diverses définitions des Parties II et III du Projet de loi, y compris les suivantes:

- "variation des coûts par tonne";
- "taux de variation des coûts";
- "subvention du Nid-de-Corbeau";
- "part totale de l'État dans la variation des coûts";
- "les engagements du gouvernement".

Mais en définitive, ces calculs mènent tous à un montant quelconque. Celui-ci représente la participation de l'État à l'ensemble des rais occasionnés par le transport du grain de l'Ouest dans une année donnée. Les producteurs paient le solde.

L'importance de la subvention du Nid-de-Corbeau ne varie pas selon les fluctuations du volume. Si celui-ci augmente, la part des coûts que doivent supporter les producteurs s'accroît à son tour; s'il baisse cette part est réduite.

Étape 4: Tenir compte de la contribution de l'État en établissant les tarifs

La contribution de l'État (ou "engagement" aux termes du Projet de loi) s'exprime en pourcentage de l'ensemble des coûts dans une année donnée.

Si par exemple ce total était estimé à 1 130 millions, et que l'engagement de l'État pour cette année-là était de 797 millions, la contribution de ce dernier représenterait 70,5 % du total des coûts.

Ce pourcentage s'applique alors au tarif exigé. Si le tarif moyen était de 33,25 \$ la tonne, l'État verserait 23,44 \$ directement aux chemins de fer, tandis que le producteur paierait le solde, c'est-à-dire 9,81 \$, à l'élévateur.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From the Ministry of State for Economic Development:

Mr. Arthur Kroeger, Secretary.

Du département d'État au développement économique:

M. Arthur Kroeger, secrétaire.

From the Department of Transport:

Mr. Denis Lefebvre, General Counsel.

Du ministère des Transports:

M. Denis Lefebvre, avocat-conseil général.

From the Canadian Transport Commission:

Mr. John Heads, Executive Director, Railway Transport Committee.

De la Commission canadienne des Transports:

M. John Heads, directeur exécutif, Comité des transports par chemin de fer.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 134

Wednesday, September 14, 1983

Chairman: Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 134

Le mercredi 14 septembre 1983

Président: Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

Transport

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transports

RESPECTING:

Bill C-155, An Act to facilitate the transportation,
shipping and handling of western grain and to amend
certain Acts in consequence thereof

CONCERNANT:

Projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport,
l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et
modifiant certaines lois en conséquence

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the

Thirty-second Parliament, 1980-81-82-83

Première session de la

trente-deuxième législature, 1980-1981-1982-1983

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Robert Bockstael

MEMBERS/MEMBRES

Les Benjamin
Jean-Guy Dubois
Jesse Flis
Charles Mayer
Don Mazankowski
Bill McKnight
Marcel Ostiguy
John Reid—(10)

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Maurice A. Dionne

Vice-président: Robert Bockstael

ALTERNATES/SUBSTITUTS

Vic Althouse
Eva Côté
Rolland Dion
Gaston Gourde
Len Gustafson
Bert Hargrave
Bernard Loiselle
Doug Neil
Alain Tardif
Claude Tessier—(10)

(Quorum 6)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, SEPTEMBER 14, 1983
(201)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 3:37 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Bockstael, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Flis, Mayer, Mazankowski, McKnight, Ostiguy and Reid (*Kenora—Rainy River*).

Alternates present: Mr. Althouse, Mrs. Côté, Messrs. Gourde (*Lévis*), Gustafson, Hargrave, Loiselle and Neil.

Other Member present: Mr. Schellenberger.

In attendance: Mr. Keith Thompson, Senior Counsel, Canadian Transport Commission and Mr. John Christopher, Research Officer, Library of Parliament.

Witnesses: From the Ministry of State for Economic Development: Mr. Arthur Kroeger, Secretary. *From the Canadian Transport Commission:* Mr. John Heads, Executive Director, Railway Transport Committee. *From the Department of Transport:* Mr. Mike Farquhar, Director General, Railway & Grain Transportation and Mr. Denis Lefebvre, General Counsel.

The Committee resumed consideration of Bill C-155, An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof.

On Clause 35

On motion of Mr. Bockstael, it was agreed,—That the English version of Clause 35 be amended by deleting line 39, on page 16, and substituting the following therefor:

«April 30th of each year, by order,»

And the question being put on Clause 35, as amended, it was agreed to on the following division:

	YEAS
	Messrs.
Côté (Mrs.)	Ostiguy
Flis	Reid (<i>Kenora—Rainy River</i>)—5
Loiselle	

	NAYS
	Messrs.
Benjamin	Hargrave
Gustafson	Mazankowski—4

On Clause 36

Mr. Benjamin moved,—That Clause 36 be amended by adding the following immediately after line 10, on page 17, and renumbering the subsequent subclause (2) as subclause (3)

«(2) If the transportation or handling of grain produced east of Thunder Bay or Armstrong and destined for export

PROCÈS-VERBAL

LE MERCREDI 14 SEPTEMBRE 1983
(201)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 15h37 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) (président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Bockstael, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Flis, Mayer, Mazankowski, McKnight, Ostiguy et Reid (*Kenora—Rainy River*).

Substituts présents: M. Althouse, M^{me} Côté, MM. Gourde (*Lévis*), Gustafson, Hargrave, Loiselle et Neil.

Autre député présent: M. Schellenberger.

Aussi présents: M. Keith Thompson, avocat-conseil principal, Commission canadienne des transports, et M. John Christopher, documentaliste pour la Bibliothèque du Parlement.

Témoins: Du département d'État au développement économique: M. Arthur Kroeger, secrétaire. *De la Commission canadienne des transports:* M. John Heads, directeur exécutif, Comité des transports par chemin de fer. *Du ministère des Transports:* M. Mike Farquhar, directeur général, transport ferroviaire et transport de céréales, et M. Denis Lefebvre, avocat-conseil général.

Le Comité reprend l'examen du projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence.

Article 35;

Sur motion de M. Bockstael, il est convenu,—Que la version anglaise de l'article 35 soit modifiée par substitution, à la ligne 39, à la page 16, de ce qui suit:

«April 30th of each year, by order,»

L'article 35 modifié, mis aux voix, est adopté à la majorité des voix, comme suit:

	POUR
	Messieurs
Côté (M ^{me})	Ostiguy
Flis	Reid (<i>Kenora—Rainy River</i>)—5
Loiselle	

	CONTRE
	Messieurs
Benjamin	Hargrave
Gustafson	Mazankowski—4

Quant à l'article 36;

M. Benjamin propose,—Que l'article 36 soit modifié par l'insertion de ce qui suit après la ligne 12, à la page 17, et par le renumérotage du paragraphe (2) en paragraphe (3):

(2) Si le transport ou la manutention du grain produit à l'est de Thunder Bay ou d'Armstrong et destiné à l'exporta-

to an overseas country is diverted away from Canadian ports, railway lines, or handling facilities to ports, railway lines, and handling facilities in the United States, the Canadian Transport Commission may reduce the annual rate scale by an amount so that

(a) rates to Thunder Bay, Armstrong, or Churchill do not exceed the cost of shipping grain from points west of Thunder Bay or Armstrong to Duluth or Superior

(b) the combined cost of shipping grain by rail to Thunder Bay and by water from Thunder Bay to St. Lawrence ports does not exceed the cost of shipping grain from points west of Thunder Bay or Armstrong by rail or by rail and barge to New Orleans

(c) rates to ports in British Columbia do not exceed the cost of shipping grain from points west of Thunder Bay or Armstrong to ports on the Pacific coast of the United States"

After debate thereon, the question being put on the said proposed amendment, it was negatived on the following division:

YEAS

Messrs.

Benjamin
GustafsonMayer
Mazankowski—4

NAYS

Messrs.

Bockstael
Côté (Mrs.)
FlisOstiguy
Reid (*Kenora—Rainy
River*)

On motion of Mr. Reid (*Kenora—Rainy River*) it was agreed,—That Clause 36 be amended by deleting line 21, on page 17, and substituting the following therefor:

"recent base year as defined by subsection 39(1)"

And the question being put on Clause 36, as amended, it was, by a show of hands, agreed to. Yeas: 5; Nays: 4.

On Clause 37

Mr. Benjamin moved,—That Clause 37 be amended by deleting lines 28 to 45, on page 17, and lines 1 to 16, on page 18, and substituting the following therefor:

"(2) For the purposes of subsection (1), the percentage of a rate to be borne by the shippers of grain is equal to the quotient, expressed as a percentage, obtained by dividing

(a) the rate that was in effect on the sixteenth day of June, 1983, by

(b) the rate prescribed by the Commission pursuant to section 35.

(3) For the purposes of subsection (1), the percentage of a rate to be borne by the Government of Canada is equal to the difference between one hundred per cent and the percentage to be borne by the shippers of grain as calculated in subsection (2)."

tion est dérivée de ports, chemins de fer ou installations de manutention du Canada sur des ports, chemins de fer ou installations de manutention des États-Unis, la Commission canadienne des transports réduira la barème annuel du montant nécessaire:

a) pour que les taux relatifs au transport à destination de Thunder Bay, Armstrong ou Churchill n'excèdent pas le coût d'expédition du grain de points situés à l'est de Thunder Bay ou d'Armstrong sur Duluth ou Supérieur;

b) pour que le coût global de l'expédition du grain par train à Thunder Bay et par voie fluviale de Thunder Bay aux ports du Saint-Laurent n'excède pas le coût d'expédition du grain de points situés à l'est de Thunder Bay ou d'Armstrong par train ou par train et péniche à New Orleans;

c) pour que les taux relatifs au transport à destination de ports de Colombie-Britannique n'excèdent pas le coût d'expédition du grain de points situés à l'ouest de Thunder Bay ou d'Armstrong sur les ports de la côte Pacifique des États-Unis.»

Après débat, l'amendement susdit, mis aux voix, est rejeté à la majorité des voix, comme suit:

POUR

Messieurs

Benjamin
GustafsonMayer
Mazankowski—4

CONTRE

Messieurs

Bockstael
Côté (M^{me})
FlisOstiguy
Reid (*Kenora—Rainy
River*)—5

Sur motion de M. Reid (*Kenora—Rainy River*) il est convenu,—Que l'article 36 soit modifié par la substitution, à la ligne 25, à la page 17, de ce qui suit:

«référence, au sens de la définition du paragraphe 39(1).»

L'article 36 modifié, mis aux voix, est adopté par vote à main levée, par 5 voix contre 4.

Article 37;

M. Benjamin propose,—Que l'article 37 soit modifié par la substitution, aux lignes 30 à 47, à la page 17 et aux lignes 1 à 20, à la page 18, de ce qui suit:

«(2) Pour l'application du paragraphe (1), le pourcentage d'un taux à supporter par les expéditeurs de grain est égal au quotient, en pourcentage, des montants suivants:

a) le taux qui était en vigueur le 16 juin 1983;

b) le taux prescrit par la commission conformément à l'article 35.

(3) Pour l'application du paragraphe (1), le pourcentage d'un taux à supporter par l'État est égal à la différence entre 100 p. 100 et le pourcentage, déterminé conformément au paragraphe (2), supporter par les expéditeurs de grain.»

The Chairman ruled the said proposed amendment out of order on the grounds that it was contrary to the principle of the Bill as given Second Reading by the House.

Mrs. Côté moved,—That the French version of Clause 37 be amended by deleting lines 35 and 36, on page 17, and substituting the following therefor:

“cice estimatif de l'État et l'indemnité”

After debate thereon, the question being put on the said proposed amendment, it was agreed to.

Mrs. Côté moved,—That Clause 37 be amended by deleting lines 5 to 20, on page 18.

After debate thereon, the question being put on the said proposed amendment, it was agreed to.

And the question being put on Clause 37, as amended, it was agreed to on the following division:

YEAS

Messrs.

Côté (Mrs.)	Ostiguy
Dionne (<i>Northumberland—</i>	Reid (<i>Kenora—Rainy</i>
<i>Miramichi</i>)	<i>River</i>)—5
Flis	

NAYS

Messrs.

Benjamin	Mazankowski
Mayer	Neil—4

During the course of the meeting, Mr. Thompson, Committee Adviser, and the witnesses, answered questions.

At 6:00 o'clock p.m., the Committee adjourned until 7:30 o'clock p.m. this day.

Le président déclare l'amendement susdit irrecevable parce qu'il va à l'encontre du principe du projet de loi selon la deuxième lecture à la Chambre.

M^{me} Côté propose,—Que la version française de l'article 37 soit modifié par la substitution aux lignes 35 et 36, page 17, de ce qui suit:

«cier estimatif de l'État et l'indemnité»

Après débat, l'amendement susdit, mis aux voix, est adopté.

M^{me} Côté propose,—Que l'article 37 soit modifié par la suppression des lignes 5 à 20, page 18.

Après débat, l'amendement susdit, mis aux voix, est adopté.

L'article 37 modifié, mis aux voix, est adopté à la majorité des voix, comme suit:

POUR

Messieurs

Côté (M ^{me})	Ostiguy
Dionne (<i>Northumberland—</i>	Reid (<i>Kenora—Rainy</i>
<i>Miramichi</i>)	<i>River</i>)—5
Flis	

CONTRE

Messieurs

Benjamin	Mazankowski
Mayer	Neil—4

Au cours de la séance, M. Thompson, conseiller du Comité, et les témoins ont répondu aux questions.

A 18h00, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 19h30.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Wednesday, September 14, 1983

• 1538

The Chairman: Order please. We are resuming consideration of Bill C-155, an Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain other Acts in consequence thereof. We are on Clause 35, having stood Clause 35 last evening.

On Clause 35

The Chairman: Clause 35 states:

35. The Commission shall, on or before April 30th of each calendar year, by order, prescribe the annual rate scale in respect of the next crop year.

• 1540

Mr. Mazankowski: I wonder, Mr. Chairman, whether Mr. Kroeger or Dr. Heads could just give us a brief explanation of the process that would be involved here.

The Chairman: Mr. Kroeger.

Mr. Arthur Kroeger (Secretary, Ministry of State for Economic Development): I have to go a little beyond Clause 35 itself, Mr. Chairman, if that is permissible. The commission prescribes the annual rate scale in the manner that I described to the committee last night; that is to say, they start with the base rate scale in Schedule II, which for all intents and purposes is one times Crow, as Mr. Althouse described it last night. The requirement to establish a rate scale for any one year is to find out what you have to multiply Crow by in order to arrive at a compensatory rate. I will provide a very simple example to the committee. Clause 36 says that you divide the estimated eligible costs of the railways—let us say that is \$750 million—by the base year revenues, which essentially are Crow revenues. Supposing—and this is pretty close to reality—base year revenues were \$150 million and total costs were \$750 million, the multiple is five.

Now if members of the committee would like to turn for a second to Schedule II, I will give an example. You ride down to where you find distance, 501-525. Let us say there was a town in Manitoba that was 510 miles from Thunder Bay and Schedule II shows that the rate for that town in Manitoba is \$3.57. But we have established that the multiple is five, so you apply the multiple to the \$3.57 and the cost of moving one tonne of grain from that town in Manitoba to Thunder Bay is therefore \$17.85. Part of that \$17.85 is paid by the producer at the elevator. The balance is paid in periodic lump sums by the government to the railways.

Mr. Mazankowski: Okay, for this year it would be the equivalent of the average of \$4.89 per tonne. The average is \$4.89 per tonne, is not it?

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le mercredi 14 septembre 1983

Le président: À l'ordre, s'il vous plaît. Nous reprenons l'étude du projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence. Nous en sommes à l'article 35, qui a été réservé hier soir.

L'article 35.

Le président: L'article 35 se lit comme suit:

35. La Commission fixe, par ordonnance, au plus tard le 30 avril de chaque année, le barème annuel pour la campagne agricole suivante.

M. Mazankowski: Je me demande, monsieur le président, si M. Kroeger ou M. Heads pourrait brièvement nous exposer le processus dont il est ici question.

Le président: Monsieur Kroeger.

M. Arthur Kroeger (secrétaire, Département d'État au développement économique): Si on me le permet, monsieur le président, j'irai un peu au-delà de l'article 35. La Commission fixe le barème annuel comme je l'ai décrit au Comité hier soir, c'est-à-dire qu'elle part du barème de référence de l'annexe II, qui représente à toutes fins utiles une fois le tarif du Nid-de-Corbeau, comme l'expliquait hier soir M. Althouse. Pour établir le barème d'une année précise, il faut déterminer par combien il faut multiplier le tarif du Nid-de-Corbeau en vue d'en arriver à un tarif compensatoire. Je donnerai un exemple très simple au Comité. L'article 36 indique que vous divisez les coûts admissibles estimatifs des sociétés ferroviaires, disons 750 millions de dollars, par les revenus de l'année de référence, qui sont en fait les revenus au tarif du Nid-de-Corbeau. Supposons que les revenus de l'année de référence atteignaient 150 millions de dollars et que le total des coûts était de 750 millions de dollars, ce qui n'est pas loin des chiffres réels, nous obtenons alors un multiplicateur qui est cinq.

Si les membres du Comité veulent bien consulter l'annexe II un instant, je donnerai un exemple pratique. Allons à la colonne des distances, de 501 à 525 milles. Nous prenons une ville du Manitoba qui serait située à 510 milles de Thunder Bay et l'annexe II nous indique que le tarif pour cette ville serait de \$3.57. Nous avons déterminé que le multiplicateur à utiliser est cinq, nous multiplions donc \$3.57 par cinq, ce qui donne \$17.85, le coût du transport d'une tonne de grain de cette ville du Manitoba jusqu'à Thunder Bay. Le producteur paie une partie de ces \$17.85 à l'élevateur et le solde est versé par le gouvernement aux sociétés ferroviaires, par paiements forfaitaires périodiques.

M. Mazankowski: Très bien. Pour l'année en cours, le tarif moyen équivaldrait à \$4.89 la tonne. La moyenne est bien de \$4.89?

[Texte]

Mr. Kroeger: Well, at the moment the rate for any point in the system is one times Crow until the bill is passed.

Mr. Mazankowski: Oh, yes, okay. So it would be \$3.57, plus if the bill were passed for this year it would be . . .

Mr. Kroeger: It would be times five, or whatever the multiple is. I think as a matter of fact we have a multiple for 1983-1984, but I cannot remember what it is. It is of the order of five. So upon passage of Bill C-155, the formal rate would be, let me call it \$17.85. That is not what the producer pays at the elevator.

Mr. Mazankowski: Yes. That is what I wanted to get.

Mr. Kroeger: The producer at the elevator might pay in the first year, instead of \$3.57 maybe he would pay \$4.00. The balance of the \$17.85 is accumulated as a credit to the railways. It is an amount owing to the railways by the government.

• 1545

Mr. Mazankowski: Could you tell me, then, how you arrived at the increase from, say, \$3.57 to \$4.00 for this year—if the bill were passed, using the 3% producer increase?

Mr. Kroeger: That comes to a slightly later part of the bill, Mr. Chairman, where one describes producer shares, government shares, and the calculation of those. That appears . . .

Mr. Mazankowski: That is another index that is provided by the CTC then, right?

Mr. Kroeger: The CTC indices are used to establish the total amount of railway costs. Having established the railway costs, those are then divided by the Crow revenues to get the multiple you apply to the various points in the system.

The formula for dividing the freight rate at any elevator as between the government's responsibility and the producer's responsibility is specified a little later in the bill. I think, essentially, quite a lot of it is specified in Clause 37, and some parts are specified later in the bill, Mr. Chairman.

Mr. Mazankowski: Okay. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski.

Mr. Mayer.

Mr. Mayer: Mr. Chairman, if I may take a couple of minutes, I am trying to press the point that this is a very, very important section of this bill, this whole rate-setting mechanism. I, for one, feel very strongly that if at all possible, we need to explore it as much as we can and as thoroughly as we can with the officials to see if there is some way we can tighten up the timeframe so that producers are in a better position to know what they are being charged, and also so that if there are some concerns they are in a position, after they have found out what they have paid, to challenge some of these figures.

[Traduction]

M. Kroeger: Pour le moment, le tarif partout dans le système est de une fois le tarif du Nid-de-Corbeau, jusqu'à l'adoption du projet de loi.

M. Mazankowski: Ah oui, en effet. Le tarif serait donc de \$3.57, plus advenant l'adoption du projet de loi pour la présente année . . .

M. Kroeger: Ce serait multiplié par cinq ou le multiplicateur qui serait déterminé. Je crois en fait que nous avons calculé un multiplicateur pour 1983-1984, mais je ne me rappelle plus du chiffre exact. C'est de l'ordre de cinq. Après l'adoption du projet de loi C-155, le tarif officiel serait donc, disons, \$17.85. Ce n'est pas là le montant que paie le producteur à l'élevateur.

M. Mazankowski: En effet. C'est à ce point que je voulais en venir.

M. Kroeger: La première année, le producteur paierait peut-être \$4 à l'élevateur, au lieu de \$3.57. Le solde des \$17.85 s'accumulerait au crédit des sociétés ferroviaires. C'est un montant que devrait le gouvernement aux sociétés ferroviaires.

M. Mazankowski: Pouvez-vous alors m'expliquer comment vous en êtes arrivé à l'augmentation de \$3.57 à \$4.00 pour cette année, avec l'augmentation au producteur de 3 p. 100 qui s'appliquerait si le projet de loi était adopté?

M. Kroeger: Cela vient un peu plus loin dans le projet de loi, monsieur le président, où il est question de l'apart du producteur, de la part du gouvernement et de leur calcul. Il semble . . .

M. Mazankowski: C'est un autre indice qui provient de la CCT, n'est-ce pas?

M. Kroeger: Les indices de la CCT servent à déterminer le total des coûts ferroviaires. Une fois ce montant établi, il est divisé par les revenus au tarif du Nid-de-Corbeau pour obtenir le multiplicateur s'appliquant à divers points du système.

La formule de division du tarif de transport à un élevateur quelconque entre le gouvernement et le producteur est précisée un peu plus loin dans le projet de loi. Je crois que la plupart des détails paraissent à l'article 37 et quelques autres un peu plus loin dans le projet de loi, monsieur le président.

M. Mazankowski: Bien. Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski.

Monsieur Mayer.

M. Mayer: Monsieur le président, si vous m'accordez quelques minutes, j'aimerais réitérer qu'il s'agit d'un des articles les plus importants du projet de loi, tout ce mécanisme de détermination des tarifs. Je suis personnellement fermement convaincu que dans la mesure du possible, nous devrions l'étudier le plus en détail possible avec les fonctionnaires afin de déterminer si nous ne pourrions pas resserrer l'échéancier pour que les producteurs sachent mieux ce qu'on leur fait payer et aussi afin de déterminer si l'on a prévu un moyen pour eux, une fois le tarif connu, de remettre en question certains de ces chiffres.

[Text]

So I think it is very important that we take some time with this next section to do what we can in terms of amendments to make it as straightforward and therefore as palatable as possible for the purpose for which it is intended.

I would like to ask the officials if in fact we need to start on April 30 with this kind of date. The crop year does not start for—May, June, July—three months; it does not start until the first of August. Why in fact do we need to go ahead 90 days from the start of the crop year to publish the rate or to prescribe the annual rate scale in respect of the next crop year?

Mr. Kroeger: From the date on which the commission establishes the annual rate scale, the railways need 30 days to publish their tariffs for all the points in the system. That takes us to May 31.

Mr. Mayer: Excuse me. No, that takes you to June 30.

Mr. Kroeger: No, no; you take 30 days from April 30.

Mr. Mayer: Okay. I am backing up from August 1; you are going ahead from April 30.

Mr. Kroeger: Okay. There are only two pieces in there. I will give you the other one now, which takes us from May 31 to July 31.

There is a provision in the bill whereby if a railway publishes a rate that is not in conformity with the rate scale, for whatever reason—if there is a dispute about whether or not a rate for a particular point in the system is the right rate—Clause 52 of the bill provides that complaints can be filed and the commission can investigate. The commission must deal with any complaints by July 31, because once the freight rate schedule goes into effect on August 1 it does not change. Once it is in effect, it is in effect. There can be no disputes; there can be no looking back. So any corrections that are to be made have to be made before the crop year starts.

So from April 30, it is 30 days to publish the tariffs, and 60 days for producers or interested parties of any kind to look at those tariffs and file any complaints with the commission and for the commission then to deal with those complaints and issue a final ruling as to what the freight rate really should be.

Mr. Mayer: Mr. Chairman, what kind of time does the trade need in order to properly plan forward sales in terms of hedging and margins? Are you familiar enough with the trade to know what kind of timeframe they need to operate in? Or was that a consideration?

• 1550

Mr. Kroeger: I have no specific information on that, Mr. Chairman, certainly no expertise about the grain trade. I can only say that the principal players in the grain trade were around the table when this sequence was established, and I do not recall that anyone was concerned that that imposed some kind of difficulty on them.

[Translation]

Je crois qu'il est très important que nous prenions un peu de temps avec ce prochain article pour y apporter les amendements nécessaires en vue de le rendre aussi simple et par conséquent aussi acceptable que possible aux fins auxquelles il est destiné.

J'aimerais demander aux fonctionnaires si nous devons vraiment avoir ce genre de tarif à partir du 30 avril. La campagne agricole ne commence pas avant-mai, juin, juillet—trois mois, avant le premier août. Pourquoi nous faut-il revenir trois mois avant le début de la campagne agricole afin de publier ou d'imposer le barème annuel à l'égard de la campagne agricole suivante?

M. Kroeger: À partir de la date à laquelle la commission détermine le barème annuel, les sociétés ferroviaires ont besoin de 30 jours pour publier leurs tarifs pour tous les points du système. Cela nous mène au 31 mai.

M. Mayer: Excusez-moi, mais cela vous mène au 30 juin.

M. Kroeger: Non, vous allez 30 jours après le 30 avril.

M. Mayer: Très bien, je revenais en arrière à partir du 1^{er} août et vous avancez à partir du 30 avril.

M. Kroeger: C'est cela. Il n'y a que deux éléments ici. Je vous explique le suivant, qui nous mène du 31 mai au 31 juillet.

Le projet de loi contient une disposition prévoyant que si une société ferroviaire publie un tarif non conforme au barème, pour une raison quelconque, par exemple en cas de conflit à savoir si le tarif pour un point particulier du système est exact ou non, cette disposition de l'article 52, donc, prévoit le dépôt de plaintes et la commission peut alors mener une enquête. La commission doit régler les plaintes avant le 31 juillet, car après l'entrée en vigueur du barème des tarifs de transport le 1^{er} août, il est impossible de les changer. Une fois en vigueur, les tarifs le restent, il ne peut y avoir de contestations ou de corrections, toutes les corrections doivent être effectuées avant le début de la campagne agricole.

Par conséquent, à partir du 30 avril, il y a une période de 30 jours pour la publication des tarifs et une autre de 60 jours permettant aux producteurs et à tous les intéressés d'étudier ces tarifs et, le cas échéant, de se plaindre à la commission qui examine ensuite ces plaintes pour rendre une décision finale sur le tarif en question.

M. Mayer: Monsieur le président, quel est le délai nécessaire aux gens du secteur pour bien planifier les ventes, sur le plan des opérations de couverture et des acomptes? Connaissez-vous suffisamment le secteur pour savoir quels sont leurs délais de fonctionnement? A-t-on tenu compte de ce facteur?

M. Kroeger: Je n'ai pas de données précises à ce sujet, monsieur le président, certainement pas pour le commerce du grain. Je ne puis que déclarer que les principaux intervenants du commerce du grain y étaient au moment de l'élaboration de ce processus et je ne me souviens pas que quiconque ait mentionné un problème particulier à cet égard.

[*Texte*]

Mr. Mayer: Mr. Chairman, there are representatives of the grain trade here following these proceedings. I wonder whether it would be in order for the representative from Sask Pool or Manitoba Pool to answer some of those questions, because it is certainly relevant to the whole timeframe that we are discussing under this clause and additional clauses to come.

The Chairman: It is up to the committee.

Mr. Flis.

Mr. Flis: I think we have the expert witnesses before us. We are going clause by clause. The time to call the other witnesses was when we were hearing witnesses. I think we have the legal advice and we have the officials and I think the question should be directed to them.

Mr. Mayer: Perhaps, Mr. Chairman, I could direct the question to the parliamentary secretary if he could give us some kind of an idea of the kind of timeframe the grain trade operates in and what kind of time they need to plan their forward sales to do the proper hedging so that they do not get caught with adjusting the freight rates after they have been published under Clause 35. Would he be prepared to answer that?

Mr. Flis: Yes, Mr. Chairman. I would direct Mr. Mayer's question to our experts at the table.

Mr. Mayer: Again, Mr. Chairman, I think this is a very important clause of the bill. We are establishing a freight rate that producers are going to be compelled to pay; the timeframe under which it is going to be established is very elaborate. It may be proper, but if there are any ways in which we can close it up, I think now is the time to do it. As I say, if the officials are not in a position to answer it, I am sure there are people in the room who are here following the committee who deal in this thing every day. I am sure they would be prepared to answer the question.

The Chairman: Mr. Kroeger.

Mr. Kroeger: Mr. Chairman, Mr. Farquhar checked with the representatives of the two pools; they inform him that they need a minimum of 60 days, if not longer. So the problems for them, as I rather suspected, would arise if the time were shortened.

Mr. Mayer: Let me ask you this, if I can, Mr. Kroeger. So the trade needs 60 days as a minimum; we accept that. If there are going to be any discrepancies with the rate as published, or producers are going to have a chance to complain or there is going to be a time for adjustment, that presumably should be placed before the 60-day period has elapsed. I can understand that, but let me ask you what kind of magnitude of change would you expect if there were a concern over the rate being too high or there being a typographical error—I guess typographical is out; that is something that would not be a problem. If there is an adjustment to make, what percentage would we be talking about, would it be 5% or 10% or 50%? What I am getting at is if the possibility for discrepancy is very low, is 5% or 10%—and I would suspect that may be what

[*Traduction*]

M. Mayer: Monsieur le président, il y a ici des représentants du secteur du commerce du grain qui suivent les délibérations. Je me demande si le Règlement permettrait à un représentant du syndicat du blé de Saksatchewan ou du Manitoba de répondre à certaines de ces questions, car ce point touche certainement toute la question de l'échéancier dont nous discutons dans ce présent article et dans d'autres à venir.

Le président: C'est au comité à en décider.

Monsieur Flis.

M. Flis: Je crois que les experts-conseils ont témoigné devant nous. Nous faisons l'étude article par article. C'est au moment de l'audience des témoins qu'il fallait appeler d'autres témoins à comparaître. Nous avons les fonctionnaires en cause, nous avons des conseillers juridiques et je crois que la question devrait leur être posée.

M. Mayer: Peut-être, monsieur le président, pourrais-je poser la question au secrétaire parlementaire, s'il peut nous donner une idée du genre d'échéancier utilisé dans le commerce du grain et des délais nécessaires pour planifier leurs ventes à terme de façon à effectuer des opérations de couverture sans avoir à rajuster les frais de transport après leur publication en vertu de l'article 35. Peut-il répondre à cette question?

M. Flis: Oui, monsieur le président. J'aimerais référer cette question à nos experts-conseils.

M. Mayer: Une fois de plus, monsieur le président, j'estime qu'il s'agit d'un article très important du projet de loi. Nous déterminons un tarif de transport qui sera imposé aux producteurs et l'échéancier de ce processus est très élaboré. Il est peut-être approprié, mais si nous pouvons régler ce point, je crois que c'est le bon moment. Comme je le disais, si les fonctionnaires ne sont pas en mesure de répondre à la question, je suis certain qu'il y a ici des gens qui assistent aux délibérations et qui travaillent dans ce domaine. Je suis certain qu'ils seraient prêts à répondre à cette question.

Le président: Monsieur Kroeger.

M. Kroeger: Monsieur le président, M. Farquhar a vérifié auprès des représentants de deux syndicats du blé, qui lui ont déclaré avoir besoin d'un délai minimum de 60 jours, sinon plus. Par conséquent, comme je m'en doutais, les problèmes pour eux viendraient d'un raccourcissement de l'échéancier.

M. Mayer: Laissez-moi vous poser une question, monsieur Kroeger. Les gens du secteur auraient donc besoin d'au moins 60 jours, partons de ce fait. S'il y a un écart par rapport au tarif publié, ou si les producteurs ont l'occasion de porter plainte, ou s'il y a une période de rajustement, cela devrait probablement se produire avant la fin de la période de 60 jours. Je comprends cela, mais j'aimerais vous demander, dans le cas d'un tarif trop élevé ou d'une erreur typographique, non, je suppose que nous pouvons éliminer les erreurs typographiques, de quel ordre serait le rajustement apporté, de 5 p. 100, 10 p. 100, 50 p. 100? En fait, si la possibilité d'un écart est très basse, de 5 ou 10 p. 100, et je crois que ce serait de cette envergure, alors nous pourrions remplacer le 30 avril par, disons, le 31 mai. Cela donnerait aux gens du commerce 60

[Text]

it is—then we may be able to move that April 30 up to, let us say, May 31. That would give the trade 60 days and then start the review process there, or whatever it is going to be called. If in fact there is going to be an adjustment, if it is very small, it should not affect the trade's ability to make forward sales or affect their position as far as what their margins are going to be.

Mr. Kroeger: But it would not leave them 60 days, because the railways need 30 days to get their tariffs published. So you need 30 days from the end of April to get the tariff published.

Mr. Mayer: Why do they need 30 days?

Mr. Kroeger: A lot of delivery points in western Canada. Then the trades say they want 60 days; that makes the 90 that is provided for in the bill. If you slipped to the end of May, it would take the railways a month and the trade would only have 30 days, not 60.

Mr. Mayer: Mr. Chairman, I do not understand why they need 30 days to disseminate information across the country. We were in this committee room last night 10.30 p.m. and my phones were ringing off the wall this morning at 8 p.m. It took literally six hours. I do not understand why the railways need 30 days to publish rates across the country. Surely elevator agents communicate on a daily basis with their head offices. We are getting into a situation where we are going to have electronic mail. Again, I wonder why the railways need 30 days.

• 1555

The Chairman: Mr. Kroeger.

Mr. Kroeger: I do not know whether by extraordinary effort one might be able to shorten the period. Perhaps I could put the question back to Mr. Mayer because I am not very clear what the difference between April 30 and May 31 really is.

Mr. Mayer: What I am getting at, Mr. Chairman, is that when we start looking at some of the rate increases that can come about, we start talking about 3% and 6% of some very large figures. In actual dollars and cents it can be a large amount of money, and it can have an effect on producers' decisions as to what kind of crops they are going to plant in the spring. If they know what is coming, then they are in a better position to decide. I realize it is a circular argument, because planting takes place on the first of May.

All I am saying is that the closer we can make the decision that this bill will allow the decision to be made to the actual shipment of grain, I think the better it is going to be on behalf of producers.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I appreciate Mr. Mayer's worries about the 30 days on freight tariffs, but I can tell him as a former railway station agent that a full supply of freight

[Translation]

jours pour ensuite amorcer ici le processus de revue ou autre. Si l'on apporte effectivement un rajustement et qu'il est très minime, cela ne devrait nuire aux ventes à terme ou aux opérations de couverture.

M. Kroeger: Mais cela ne leur laisserait pas 60 jours, puisque les sociétés ferroviaires ont besoin de 30 jours pour la publication de leurs tarifs. Il faut donc 30 jours après la fin d'avril pour faire publier le barème.

M. Mayer: Pourquoi leur faut-il 30 jours?

M. Kroeger: Il y a beaucoup de points de livraison dans l'Ouest canadien et les gens du commerce disent avoir besoin de 60 jours, ce qui nous mène aux 90 jours prévus au projet de loi. Si vous allez à la fin de mai, les sociétés ferroviaires prendront un mois pour la publication, ce qui ne laissera que 30 jours au secteur du commerce, et non 60.

M. Mayer: Monsieur le président, je ne comprends pas pourquoi il leur faut 30 jours pour communiquer des renseignements partout au pays. Nous étions ici hier soir à 22h30 et ce matin je recevais déjà plusieurs appels téléphoniques à 8h00. Les nouvelles se sont répandues en seulement six heures. Je ne comprends pas pourquoi les sociétés ferroviaires ont besoin de 30 jours pour publier leurs tarifs partout au pays. Les agents des silos communiquent sûrement avec leurs sièges sociaux. Nous en sommes au point où nous aurons bientôt le courrier électronique. Je me demande encore pourquoi les agences de chemins de fer ont besoin de 30 jours.

Le président: Monsieur Kroeger.

M. Kroeger: Je ne sais pas si en faisant un effort exceptionnel on pourra raccourcir la période. Peut-être pourrais-je poser la question à M. Mayer parce que je ne saisis pas très bien la différence entre le 30 avril et le 31 mai.

M. Mayer: Ce que je veux dire, monsieur le président, c'est que quand nous commençons à examiner les augmentations de taux qui pourraient se produire, nous nous mettons à parler d'environ 3 p. 100 et 6 p. 100 de sommes très considérables. En dollars et sous, ça peut devenir un montant important qui peut influencer les décisions des producteurs sur la sorte de grains qu'ils vont semer au printemps. S'ils sont au courant de ce qui va se produire, alors ils sont mieux placés pour prendre une décision. Je me rends compte que c'est un raisonnement qui tourne en rond parce que l'ensemencement a lieu le premier mai.

Ce que je veux dire est que, le plus rapproché de la date réelle de l'expédition du grain ce projet de loi peut permettre une prise de décision, le plus avantageux ce sera pour les producteurs.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Je comprends les inquiétudes de M. Mayer au sujet des 30 jours sur les tarifs du transport des marchandises, mais je peux lui dire, à titre d'ancien employé de gare de

[Texte]

tariffs for an individual railway office would occupy a shelf between 25 feet and 30 feet long. One of the chores of station agents, freight traffic managers, and what not was every month going through all those books, putting in the new supplements and replacing it with the old ones. Then some farmer or some little storekeeper or what not would come in and say what the heck is the rate on so-and-so and on such-and-such from here to there. So I do not think that is so much the problem.

If the railways—or whoever else is an authority on the publication of rates, whether it is on a base-rate scale in this clause or anything else, or any other commodity—were to publicize in other ways, particularly in areas of shippers or receivers most affected by rate changes, that would be in addition to what already has to happen in any case.

Mr. Chairman, I want to go to Mr. Kroeger when he talked about compensatory, or compensatory—and and Mr. Chairman, sometime during this committee I hope as a teacher you will tell me which is the best way to say it—rates that compensate railroads. Here is a clause where there is this fundamental disagreement because of what many, including myself, refuse to consider again the other side of the coin.

Up until the mid-1960s, Mr. Chairman to Mr. Kroeger, Canadian Pacific Railway showed revenues from lands, minerals, timber, etc. I will confine it to only those revenues on lands, minerals, timber, or water rights conferred upon them by either the act of 1881 or the act of 1897 and any amendments thereto, thereafter. In their operational statements and statements of revenues and so forth, it all came under Canadian Pacific Railway.

• 1600

But since the mid-1960s, those are now hived off—as a law firm in downtown Toronto said—into other entities of Canadian Pacific Limited's conglomerate. Did you or did your task force even consider or take a look at or take into account that portion of the revenue of the conglomerate that now includes Canadian Pacific Rail, just a portion of compensation they get as a result of what was provided to them in 1881 and 1897, let alone any other . . .

In the case of Canadian National, since 1935 there is some \$2,300 million of which Canadian National has either been relieved, or will only pay 4% interest to the federal government, or will be relieved of entirely—transferred to the debt of Canada—which saves them, I guess in today's terms, something in the order of \$300 million a year in interest charges. Did you apportion to CN in some direct proportion of the percentage of volume of the traffic that is grain movement and therefore . . .

The Chairman: Mr. Benjamin, I am having difficulty relating your question to Clause 35.

Mr. Benjamin: This has to do with compensatory provisions for the railroads as talked about by Mr. Kroeger .

[Traduction]

chemins de fer, qu'une provision comble de tarifs de transport occuperait un espace de 25 à 30 pieds de long sur une tablette, dans un seul bureau de chemin de fer. Une des corvées des agents de gare, des gérants du trafic des marchandises et autres, étaient de revoir ces livres tous les mois et de les mettre à jour. Puis, un agriculteur, un commerçant ou autre venait nous demander quel était le taux de tel ou tel article d'un tel endroit à un autre. Donc, je ne crois pas que ce soit un problème.

Si les compagnies de chemins de fer, ou quiconque est compétent en matière de publication de taux, que ce soit le barème de référence de cet article ou autre produit, devaient rendre publics d'autres façons, particulièrement dans les régions d'expédition ou de réception les plus touchées par les changements de taux, ce serait ajouter à ce qui devra arriver quand même.

Monsieur le président, je veux revenir à M. Kroeger quand il a taxé de compensatoires . . . monsieur le président, j'espère que durant ce Comité, en tant que professeur, vous pourrez m'enseigner la meilleure manière de le dire . . . les taux qui compensent les compagnies de chemins de fer. Voici un article où il y a une différence d'opinion parce que beaucoup, et j'en suis, refusent d'examiner le revers de la médaille.

Jusqu'au milieu des années 60, monsieur le président, à l'intention de M. Kroeger, le Canadien Pacifique a accusé des revenus à partir des terres, des minerais, du bois brut, et caetera. Je m'en tiens seulement à ces revenus ou aux droits de captation d'eau qui leur ont été accordés, soit par la Loi de 1881 ou par la Loi de 1897 et des modifications subséquentes. Le tout était au titre de la *Canadian Pacific Railways* dans ses comptes d'exploitation et états de revenus, ainsi de suite.

Mais, depuis le milieu des années soixante, ils sont maintenant dispersés,—comme l'a déjà indiqué un Cabinet d'avocats du centre-ville de Toronto—dans d'autres succursales du conglomérat du Canadien Pacifique Limitée. Est-ce que vous avez jeté un coup d'oeil ou même tenu compte de cette partie du revenu du conglomérat qui comprend maintenant le chemin de fer Canadien Pacifique? Est-ce que votre groupe d'étude l'a fait? U partie seulement des indemnités qu'ils reçoivent par suite de ce qui avait été prévu pour eux en 1881 et 1897, sans compter les autres . . .

Prenons le cas du Canadien National. Depuis 1935, il a été soit exonéré du paiement d'environ \$2,300 millions, ou ne paiera que 4 p. 100 d'intérêt au gouvernement fédéral, ou en sera exonéré complètement—en l'ajoutant à la dette du Canada—ce qui leur permettra d'épargner, au taux actuel, quelque chose comme \$300 millions par année en intérêt. Avez-vous attribué au CN, dans une proportion directe, le pourcentage de volume de marchandises et effets qui concerne les mouvements du grain et, par conséquent . . .

Le président: Monsieur Benjamin, j'ai de la difficulté à rattacher votre question à l'article 35.

M. Benjamin: Il s'agit des indemnités à verser aux compagnies de chemin de fer dont parlait M. Kroeger.

[Text]

Is the Crow rate that the base rate scale then provides for, whatever statutory provision is in this legislation, over and above this. So in compensation I am asking—through you, Mr. Chairman, to Mr. Kroeger . . . —are not these other compensations equal to or make up part of or in excess of any alleged losses on the transportation of grain?

Mr. Kroeger: The answer to Mr. Benjamin's question is no, Mr. Chairman. There was nothing in the government's policy decisions that would have given us any basis to extend our enquiries in that manner. The focus was on ways of ascertaining the year-over-year costs of the railways in moving grain. The definition of how those costs are arrived at is included at the beginning of Part II of this bill, Clause 34.(1), under the definition of estimated eligible costs. It is the volume-related variable cost, the line-related variable costs, and the phased-in contribution to constant cost.

The Chairman: Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: Mr. Chairman, I would like to propose an amendment to Clause 35. It is to correct the language in it.

I move that the English version of Clause 35 of Bill C-155 be amended by striking out line 39 on page 16 and substituting the following: "April 30th of each year, by order".

It means we are dropping the word "calendar", which is superfluous in there, and make it correspondent with the French text.

Motion agreed to.

The Chairman: Mr. McKnight, you had a question?

Mr. McKnight: I have a question through you, Mr. Chairman, to the general counsel. In a reply to a letter by the counsel for the committee, the general counsel to the department says:

It is recognized that the indices applicable to railway costs will not always be precise. It is fair to expect, however, that over a period of years it will average out. The railways did not insist on an adjustment.

• 1605

That comes from the general counsel, Mr. Chairman, talking about the indices applicable to railway costs: "will not always be precise". But we have a bill in front of us that says: Look guys, hang in; if you farm long enough it is not going to hurt much.

What do you do when you quit farming in one year? What do you do when you enter the farming industry in another year? I would think, Mr. Chairman, that there should be some recognition of indices applicable to railway costs; it should bloody well be pretty precise.

Mr. Kroeger: Mr. Chairman, we considered just how many adjustment mechanisms we ought to build into this bill. Because the fluctuations in volume could be fairly significant

[Translation]

Est-ce que le taux du Nid-de-Corbeau prévu dans le barème de référence, quelle que soit la disposition légale dans cette loi, est supérieur à ceci? Ainsi, en parlant d'indemnités, je voudrais demander à M. Kroeger, par votre intermédiaire, monsieur le président, si elles constituent une partie ou la totalité des pertes présumées pour le transport du grain, ou si elles sont en surplus?

M. Kroeger: La réponse à la question de M. Benjamin est non, monsieur le président. Rien dans les décisions de principe du gouvernement ne nous permettrait de poursuivre nos recherches dans ce sens. IL s'agissait plutôt de trouver des façons d'établir d'année en année les coûts supportés par les compagnies de chemin de fer pour les mouvements du grain. La méthode de calcul des coûts se trouve au début de la Partie II du projet de loi, soit au paragraphe 34(1), à la rubrique «coûts admissibles estimatifs». Il est question des coûts variables afférents au volume, des coûts variables afférents aux lignes et des contributions progressives aux coûts fixes.

Le président: Monsieur Bockstael.

M. Bockstael: Monsieur le président, je voudrais proposer un amendement à l'article 35 afin de corriger le libellé.

Je propose que la version anglaise de l'article 35 du projet de loi C-155 soit modifiée par substitution à la ligne 39, page 16, de ce qui suit: «ordonnance, au plus tard le 30 avril de chaque année».

Il s'agit d'enlever le mot «calendrier» qui est superflu afin que le texte anglais corresponde au texte français.

Motion acceptée.

Le président: Monsieur McKnight, vous aviez une question?

M. McKnight: J'ai une question à poser au chef de service du contentieux, par votre intermédiaire, monsieur le président. En réponse à une lettre de l'avocat du Comité, le chef du service du contentieux du ministère a précisé:

ON admet que les indices applicables aux coûts des chemins de fer ne seront pas toujours précis. Toutefois, il est juste de penser qu'une moyenne pourra être établie au cours des années. Les chemins de fer n'ont pas insisté sur le rajustement.

Cela provient de l'avocat général, monsieur le président, qui dit que les indices applicables aux coûts ferroviaires «ne seront pas toujours précis». Nous sommes cependant saisis d'un projet de loi où l'on dit aux exploitants que s'ils oeuvrent assez longtemps dans ce domaine, cela ne leur fera pas très mal.

Que faire lorsque l'on abandonne l'agriculture une année donnée ou qu'on s'y lance une autre année? J'estime, monsieur le président, que l'on devrait reconnaître les indices applicables aux coûts ferroviaires qui devraient être très précis.

M. Kroeger: Monsieur le président, nous nous sommes demandé combien de mécanismes d'ajustement il faudrait incorporer à ce projet de loi. Comme les fluctuations de

[Texte]

in determining the producers' share of the freight rate in any given year, it was concluded—even though it made the bill quite a lot more complex, as Mr. McKnight and Mr. Mayer have pointed out—we should have the adjustment mechanism, which shows up in the bill as the interim adjustment and the final adjustment, to compensate for volume fluctuations and ensure that the producer pays exactly what is warranted by the volume that actually moved in that year.

We could have done the same thing for railway cost indices; but that would have made the bill more complex still. The general sense in the legislative task force was that it would be much easier to forecast with quite a lot of precision what is going to happen to costs as compared with what is going to happen to crops, because you have to make your forecast before the grain is even seeded, and there is always the prospect of a crop failure. If you have a crop failure so actual volumes are lower, then you would forecast the producer would pay a higher share of the freight rate than he should.

So to protect producers the volume corrections were built in, but it was not thought that there was the same scope for fluctuation on the cost index side. There was a consensus on the legislative task force that we really ought not to build in the corrective mechanisms.

Mr. McKnight: Mr. Chairman, just a brief comment on complexity. If you are falling off the cliff, once you have taken that first step there is no concern about going all the way down.

Mr. Benjamin: It does not hurt until you hit.

Mr. McKnight: I mean, the complexity of this bill I think is well recognized. For more precision, I would suggest, Mr. Chairman, that this statement is one of many that cause most of us and most producers a great deal of concern about the whole bill. It typifies the problems that we see. It typifies, I am sure, Mr. Chairman, one of the reasons that both ministers have . . . one put a review in the legislation, and the other one said he would start review as soon as we passed the legislation, immediately.

So the answer that I received is satisfactory; the rationale is not, I guess.

The Chairman: Mr. Mayer.

Mr. Mayer: Mr. Chairman, in the same paragraph that Mr. McKnight referred to, the last sentence, and this is a letter addressed to the counsel of the committee from the general counsel from the department with reference to the adjustment, it says that the railways did not insist on an adjustment. Would that not seem to be suspicious, that if the railways did not insist on an adjustment the thing may be skewed in favour of the railways? Was that ever discussed?

[Traduction]

volume pourraient être assez importantes lorsqu'il s'agira de déterminer la part des producteurs des taux de transport au cours d'une année donnée, on en a conclu—même si cela a rendu le projet de loi beaucoup plus complexe, comme l'ont signalé MM. McKnight et Mayer—qu'il faudrait un mécanisme d'ajustement, que l'on trouve dans le projet de loi sous forme d'ajustement provisoire et final, afin de tenir compte des fluctuations de volume et d'assurer que le producteur paie exactement le montant justifié par le volume transporté au cours de l'année.

Nous aurions pu faire la même chose dans le cas des indices des coûts ferroviaires, ce qui aurait rendu le projet de loi encore plus complexe. Le groupe de travail législatif a cru qu'il serait généralement plus facile de prévoir assez précisément l'évolution des coûts plutôt que celle des récoltes, parce que les prévisions doivent être faites avant même que le grain soit planté et qu'il est toujours possible que la campagne agricole soit désastreuse. Lorsqu'une campagne agricole est désastreuse et que les volumes réels sont moins élevés, on pourrait alors prévoir que le producteur paierait une part des frais de transport plus élevée qu'il ne le devrait.

C'est pourquoi on a ajouté les correctifs relatifs aux volumes afin de protéger les producteurs, mais on n'a pas cru que l'indice relatif aux coûts pourrait fluctuer autant. Le groupe de travail législatif a estimé qu'il ne fallait pas ajouter de mécanisme de correction.

M. McKnight: Monsieur le président, j'ai seulement un bref commentaire sur la complexité. Lorsque l'on tombe en bas d'une falaise, une fois le premier pas franchi, on n'a pas à s'inquiéter de se rendre jusqu'en bas.

M. Benjamin: Cela ne fait mal que lorsque l'on atterrit.

M. McKnight: Ce que je veux dire, c'est que l'on admet que ce projet de loi est très complexe. Pour plus de précision, monsieur le président, j'estime que cette affirmation est une des nombreuses déclarations qui suscitent chez la plupart d'entre nous et les producteurs beaucoup d'inquiétude au sujet du projet de loi dans l'ensemble. C'est typique des problèmes que nous avons et, j'en suis sûr, monsieur le président, une des raisons pour lesquelles les deux ministres ont . . . un d'entre eux a incorporé un mécanisme d'examen dans le projet de loi et l'autre a déclaré qu'il entreprendrait un examen dès que nous aurons adopté la mesure législative.

La réponse que j'ai reçue est satisfaisante, mais la raison ne l'est pas.

Le président: Monsieur Mayer.

M. Mayer: Monsieur le président, dans le même alinéa auquel M. McKnight a fait allusion, il s'agit d'une lettre adressée par l'avocat général du ministère au conseiller juridique du comité au sujet du mécanisme d'ajustement, on lit à la dernière phrase que les compagnies ferroviaires n'ont pas insisté pour qu'il y ait un mécanisme d'ajustement. Si les compagnies ferroviaires n'ont pas insisté, c'est peut-être que le système pourrait les favoriser. Cela ne soulève-t-il aucun soupçon? En a-t-on déjà discuté?

[Text]

Mr. Kroeger: My recollection of the meetings of the legislative task force is that the producer representatives did not want an adjustment provision, and there would have been a case to consider putting one in only if the railways had pressed for it. They did not.

The reason for that approach is that whereas the forecast of grain volumes is more likely to be high than low—because when you have a crop failure the thing does down, otherwise you could make a pretty fair forecast of what the volume is going to be—the opposite is the case with inflation. Very seldom do you get a dramatic decrease in costs. Because of some upheaval in the Middle East the price of fuel suddenly jumps 20% and a lot of industries including the railway industry are faced with cost increases that they had not foreseen. So the railways probably could have made a fairly good case for a retrospective adjustment to the inflation factor they were allowed. They chose not to press for that.

• 1610

Mr. Mayer: Mr. Chairman, I would disagree with Mr. Kroeger. When the railways know that somebody else is going to be picking up their inflation—the producers the first percentage points and then the government—there is no doubt in my mind that the railways are going to do everything they can to make it seem as if inflation is as high as possible for their costs. That is self-evident.

Mr. Kroeger: But it is the CTC, and not the railways . . .

Mr. Mayer: I realize that, but I also know that the railways themselves are going to try to make their costs look as high, and it is up to the CTC to crack their bookkeeping system to prove them wrong.

Mr. Kroeger: The railways and the CTC have many years experience in arguing about this kind of thing on various programs, such as branch line subsidies and the like. My impression as an outsider is that it is a pretty equal contest.

Mr. Mayer: In the paragraph preceding the one that Mr. McKnight referred to, I will read it and ask for a comment on it if I can. It says:

A simple alternative would be to draw up the adjustment because over a number of years the overpayments and underpayments would average out. This alternative, however, was rejected by the representatives of the producers on the legislative task force who preferred more precision.

Could you use some of the arguments that the producers used that caused them to come down in favour of an adjustment rather than . . . ? The simple alternative seems to me to be something that might simplify the process and make it more logical and more easily understood. I would like to know why it was decided to have an adjustment rather than to do what this

[Translation]

M. Kroeger: Si je me rappelle bien les réunions du groupe de travail législatif, les représentants des producteurs ne voulaient pas de dispositions d'ajustement et l'on aurait songé à en ajouter une uniquement si les compagnies ferroviaires avaient insisté, ce qu'elles n'ont pas fait.

On a suivi cette approche parce que, même si les volumes de grains prévus ont plus de chances d'être élevés que bas—parce que lors la campagne agricole échoue, les volumes diminuent, sinon on pourrait prévoir avec assez de précision le volume à venir—le contraire est vrai dans le cas de l'inflation. Il est très rare que les coûts diminuent de façon spectaculaire. À cause des perturbations au Moyen-Orient, le prix du carburant augmente subitement de 20 p. 100 et une foule d'industries, y compris les compagnies ferroviaires, sont confrontées à des augmentations de coût imprévues. Les compagnies ferroviaires auraient donc probablement eu raison d'insister sur un ajustement rétroactif de l'indexation qui leur était accordée pour l'inflation. Elles ont choisi de ne pas le faire.

M. Mayer: Monsieur le président, je ne suis pas d'accord avec M. Kroeger. Lorsque les compagnies ferroviaires savent que l'augmentation de leurs coûts due à l'inflation sera absorbée par quelqu'un d'autre, soit par les producteurs d'abord et par le gouvernement ensuite, je suis absolument certain qu'elles feront tout en leur pouvoir pour que l'augmentation de leurs coûts due à l'inflation ait l'air aussi élevée que possible. C'est évident.

M. Kroeger: Mais c'est la CCT et non les compagnies ferroviaires . . .

M. Mayer: Je le sais, mais je sais en outre que les compagnies ferroviaires s'efforceront de faire paraître leurs coûts aussi élevés que possible et c'est à la CCT qu'il incombera de vérifier leur système de comptabilité pour prouver que ce n'est pas le cas.

M. Kroeger: Les compagnies ferroviaires et la CCT ont beaucoup d'années d'expérience en ce qui concerne les discussions au sujet de ce genre de programmes divers, notamment les subventions aux embranchements et ainsi de suite. En tant que spectateur, j'ai l'impression que la bataille est assez égale.

M. Mayer: Je vais vous lire le paragraphe qui précède celui qu'a cité M. McKnight et je vous demanderai de le commenter. On lit que:

Une solution simple serait d'établir l'ajustement, parce que les années établiraient une moyenne entre les paiements en trop et les paiements insuffisants. Cette option a cependant été rejetée par les représentants des producteurs au groupe de travail législatif, qui préféraient plus de précision.

Pouvez-vous utiliser certains des arguments utilisés par les producteurs qui les ont incités à se prononcer en faveur d'un ajustement plutôt que . . . ? La solution de rechange simple me semble être quelque chose qui pourrait simplifier le processus et le rendre plus logique et plus facile à comprendre. J'aimerais savoir pourquoi on a décidé d'établir un ajustement au lieu de

[Texte]

paragraph suggests. It would have been simpler not to have one.

Mr. Kroeger: Let me give an illustration, if I may. I will just put out a few figures. As a matter of fact I could, if members of the committee desired, distribute a paper . . . Do we have the French version? I left my copies on the table last night and the cleaning staff threw them out. We have had the English version reproduced. If other members of the committee would be patient, the French version copies are on their way.

I could distribute this. It has a table on it that illustrates the significance of being wrong about volume. It can be worth taking account of.

The illustration that members will see in a moment, as it is being distributed, really amounts to saying that if the cost of moving one tonne of grain in a particular crop year is \$33.25, and you are a million tonnes out in your forecast of what the volume is going to be, then that is going to produce a discrepancy of \$33 million in the cost of moving grain in that year. Now, depending then on how those costs are shared between producers and government—if it is over 31 million tonnes over the cap, then the whole increase is for the producer's account. So the producer ends up paying \$33 million more than he ought to.

Mr. Mayer: So in this case, if I understand you, you are talking about a million tonnes of grain?

Mr. Kroeger: Yes. If you have the paper in front of you now, Mr. Mayer . . .

Mr. Mayer: Yes.

Mr. Kroeger: —take a look at page 1, which lays out the basic assumptions and a forecast that the volume is going to be 34 million tonnes. It is over the 31.1 cap. The forecast is that the volume in that particular year is going to be 34 million tonnes, and then the balance of page 1 illustrates the cost sharing that would apply in this particular example.

• 1615

Then at the top of page 2, the paper goes on to say: What if actual tonnage turns out to be 35 million, not 34 million? The railway costs do not change; the railways are paid by the tonne for whatever grain they move. But your total costs for the year are going to be \$34 million higher than you thought they were going to be. This means that the government—because it subsidizes every tonne on a certain percentage, which is established at the beginning of the year with the grain forecast—the government has actually paid out \$23 million more than the bill requires it to pay.

The opposite proposition is: What if you were a million short? Then your producer has paid \$23 million more than he should have. Those are fairly large fluctuations. It is not hard to be a million tonnes out in a forecast that you would make in February. You could be 2 million tonnes out. So for an individual producer, if you just divide 23 million tonnes by

[Traduction]

faire ce que l'on propose dans ce paragraphe. Il aurait été beaucoup plus simple qu'il n'y en ait pas.

M. Kroeger: Permettez-moi de vous donner un exemple. Je vais vous citer quelques chiffres seulement. Je pourrais en fait, si les membres du comité le désirent, faire circuler un document . . . Avons-nous la version française? J'ai laissé mes copies sur la table hier soir et les proposés au nettoyage les ont jetées. Nous avons fait des photocopies de la version anglaise. Si les autres membres du comité veulent être patients, les copies françaises s'en viennent.

Je pourrais distribuer ce document. Il contient un tableau qui illustre la gravité des erreurs de volume. Il peut valoir la peine d'en tenir compte.

L'exemple que les députés liront dans un moment, car on distribue le document, équivaut en fait à dire que si le transport d'une tonne de grain au cours d'une campagne agricole donnée coûte \$33.25 et que si vous vous êtes trompé d'un million de tonnes dans vos prévisions de volume, il y aura alors une différence de 33 millions de dollars dans le coût du transport du grain au cours de l'année en cause. Maintenant, tout dépend comment ces coûts sont partagés entre les producteurs et le gouvernement, si le volume dépasse le plafond de 31 millions de tonnes, la totalité de l'augmentation s'applique donc au compte des producteurs. Ceux-ci finissent donc pas payer 33 millions de dollars de plus qu'ils ne devraient le faire.

M. Mayer: Dans ce cas, si je vous comprends bien, vous parlez d'un million de tonnes de grain?

M. Kroeger: En effet. Si vous avez le document devant vous, monsieur Mayer . . .

M. Mayer: Oui.

M. Kroeger: . . . jetez un coup d'oeil à la page 1, qui contient les hypothèses de base et un volume prévu de 34 millions de tonnes. Ce volume dépasse le plafond de 31.1. On prévoit que le volume au cours de l'année en cause sera de 34 millions de tonnes. Le reste de la page 1 illustre le partage des coûts qui s'appliquerait en l'occurrence.

Puis, au haut de la page 2, on pose la question suivante: Que se passe-t-il si le volume réel s'établit à 35 millions de tonnes et non à 34 millions? Les coûts des compagnies ferroviaires ne changent pas, car elles sont payées au tonnage de grain transporté. Le total des coûts pour l'année s'établira cependant à 34 millions de dollars de plus que prévu. Cela signifie que le gouvernement—parce qu'il subventionne chaque tonne en fonction d'un pourcentage donné fixé au début de la campagne agricole selon la récolte prévue—a en fait payé 23 millions de dollars de plus que le projet de loi ne l'y oblige.

La situation contraire est la suivante: Que se passe-t-il s'il y a un million de tonnes de moins? Les producteurs ont alors payé 23 millions de dollars de plus qu'ils n'auraient dû le faire. Ces fluctuations sont assez importantes. Il n'est pas difficile de se tromper d'un million de tonnes dans une prévision établie en février. Vous pourriez vous tromper de 2 millions de tonnes. En

[Text]

145,000 producers, you are going to end up with \$150 to \$175 per producer on a simple per capita formula. It could be the significance of that forecasting error. System-wide, that is big enough for a lot of individual producers that it seems to be worth correcting for.

On inflation, even if fuel costs jump in the course of a year, you still have labour costs, all of the other material costs and the like. That is more easily forecast. You would not get fluctuations of the same magnitude as you can get with volume. Hence the decision to build in the corrective for volume even though it makes the process more complex; hence the decision that it probably is not worth the trouble to do that on the cost indices, particularly because if you going to err you are probably going to err on the low side in any given year. And that benefits producers to the detriment of the railways.

Mr. Mayer: Mr. Chairman, I guess just a concluding comment. That makes the point again for my contention that we should do everything we can to tighten up the timeframe, because if you make the forecast . . . I guess maybe I do not have a point here either.

If the railways could take less time to distribute their rates, so that we could get to May 1 and still allow some time for the trade, I am not so sure that is a problem, because I suspect the allowance is not going to be very much on a percentage basis; \$33 million dollars is a lot of money, but in the total factor it is still only going to be 2% or 3% of the total, or whatever. So if you are talking percentage basis, it is still rather small, even though in absolute numbers it is astronomical.

If we can do anything to close up the timeframe, it means that you are going to be making estimates as to the volume you going to move actually closer to or, if at all possible, during the growing season, which would leave less chance for error. We are going to know much better even on April 30 what kind of a chance we have for a crop than in the middle of February; we will know a little bit about the type of snowfall we have had, the way the snow has gone, whether we have any subsoil moisture. Generally, we know conditions a little closer to the actual growing season, which will make the case for tightening up the timeframe.

Mr. Kroeger: We could not find a way of tightening it up. The canola crushers wanted 90 days. The grain trade wanted 60 days. The railways need 30. So we really felt we had no choice in practical terms but to build in the kind of corrective mechanism that is in the bill.

Now, another way you could do it, I suppose, would be to adjust the freight rate during the year. But if you do that, it is really not qualitatively much different from adjusting it from year to year. There are certain advantages in fixing a grain freight rate at the beginning of the year. Mr. Mayer I think referred to the need for producers to know where they stand.

[Translation]

ce qui concerne le producteur individuel, si l'on divise simplement 23 millions de tonnes par 145,000 producteurs, on arrive alors à \$150 à \$175 par producteur en appliquant une simple formule per capita. C'est ce que pourrait signifier une telle erreur de prévision. Pour tout le système, cette erreur est assez importante pour une foule de producteurs particuliers qu'il vaut la peine de prévoir un co-rectif.

En ce qui concerne l'inflation, même si le coût du carburant augmente pendant une année, il reste encore les coûts de la main-d'oeuvre, de tous les autres matériaux et ainsi de suite, qui sont plus faciles à prévoir. Les fluctuations à ce chapitre ne sont pas aussi importantes que dans le cas du volume. C'est pourquoi on a décidé de prévoir un correctif pour le volume, même si cela complique le processus. C'est pourquoi on a décidé qu'il ne vaut probablement pas la peine de faire la même chose dans le cas des indices relatifs aux coûts, surtout parce que si vous vous trompez, vous vous tromperez probablement à la baisse, ce qui avantagera les producteurs au détriment des compagnies ferroviaires.

M. Mayer: Monsieur le président, j'ai simplement un commentaire en terminant. Cela prouve encore ce que je disais, soit que nous devrions faire tout ce qui est possible pour resserrer le calendrier . . . je suppose que je n'ai peut-être pas d'argument valable dans ce cas non plus.

Si les compagnies ferroviaires pouvaient distribuer leurs tarifs plus rapidement, ce qui nous amènerait au 1^{er} mai et laisserait quand même quelque temps aux producteurs, je ne suis pas tellement sûr qu'il s'agisse là d'un problème parce que je suppose que le montant alloué ne sera pas calculé sur une base pourcentuelle. Trente trois millions de dollars, c'est beaucoup d'argent, mais, dans l'ensemble, cela ne représentera que 2 p. 100 ou 3 p. 100 du total, ou peu importe. Si vous parlez de pourcentage, celui-ci demeure peu élevé, même si le montant est astronomique en chiffres absolus.

Si nous pouvons faire quelque chose pour resserrer le calendrier, cela veut dire que vous calculerez le volume que vous transporterez à une date plus rapprochée de la saison ou, si possible, durant celle-ci, ce qui réduirait les risques d'erreur. La récolte possible sera beaucoup mieux connue même le 30 avril qu'au milieu de février. Nous saurons un peu quel genre de chutes de neige il y a eu, comment la neige a fondu, s'il y a de l'humidité dans le sous-sol. Règle générale, nous connaissons les conditions à la veille de la saison et c'est pourquoi il faudrait rapprocher le délai.

M. Kroeger: Nous n'avons pu nous entendre sur une façon de le faire. Les concasseurs de canola voulaient 90 jours, les producteurs céréaliers, 60 jours et les compagnies ferroviaires, 30. C'est pourquoi nous ne croyions pas avoir le choix sur le plan pratique: il fallait incorporer au projet de loi le genre de mécanisme de correction que l'on y trouve.

Je suppose qu'on pourrait peut-être procéder autrement, soit en modifiant les taux de transport au cours de l'année. Sur le plan qualitatif, cependant, il n'y a pas tellement de différence en agissant ainsi plutôt qu'en les ajustant d'une année à l'autre. L'établissement des taux de transport du grain au début de l'année présente certains avantages. Je crois que M.

[*Texte*]

You fix a freight rate at the elevator for a crop year and all the producers know that is the freight rate for the next 12 months. That argument seems compelling enough to us that we concluded it would really be better to make the adjustments to the freight rates only on an annual basis and by the mechanism that I think Mr. Mayer is familiar with.

• 1620

Mr. Mayer: Mr. Chairman, if I could conclude. This is going to be a very complex problem, and we are going to get many, many inquiries from producers who are very unhappy. All I can say is I am going to refer the ones I get to that great stubble jumper who grows all kinds of wheat in High Park.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I want to ask Mr. Kroeger whether or not consideration has been given to an alternative route to go. Because this matter of forecasting—what is it, by April 30? . . .

Mr. Kroeger: Yes, sir.

Mr. Benjamin: —is the purest kind of speculation. In some respects it makes the boys in the Winnipeg Commodity Exchange look like amateurs—maybe even our weather forecasters.

Between April 30 and late August, or in September and October, you are going to be faced with things like late spring blizzards, early frosts, drought, floods, grasshoppers, Russian thistles, gophers, late frost, Liberals and Tories. And you are lucky if you are only out one million tonnes.

Grain producers have readily accepted that they get an interim payment. Once the facts are all known and when the results are in, then the Canadian Wheat Board makes a final payment if there is any money left over. And if there is a deficit position, the pools for the coming year are reduced by that amount.

What would be wrong with, at the end of a crop year, the experience of the past year . . . —the results are in on the tonnage—saying to the railroads, or you say to the producers through the Canadian Wheat Board: you are going to receive an adjustment, either a plus or a minus adjustment, and for next year, we will let you know at the end of next year?

Now this has been a well thought-out and worked-out practice in terms of payments to producers. Why not apply the same kind of practice regarding the amount of tonnes moved at the end of July each year? Then, when the facts are all known, you say to the railroads: you will charge an interim freight charge. Or, as you say to grain producers, you will receive an initial payment. Tell the railroads that they will receive an initial payment and when the crop year is over we will look at how many tonnes were moved. Then there will be

[*Traduction*]

Mayer a dit que les producteurs ont besoin de savoir où ils en sont. On fixe un taux de transport à l'élevateur pour une campagne agricole et tous les producteurs savent que le taux sera en vigueur durant les 12 mois à venir. Cet argument nous a semblé assez valable pour en conclure qu'il serait en fait préférable de modifier les taux de transport une fois par année seulement par le biais du mécanisme que M. Mayer connaît bien, sauf erreur.

M. Mayer: Monsieur le président, j'aimerais conclure. Ce problème sera très complexe et nous recevrons une foule de demandes des producteurs qui sont très insatisfaits. Tout ce que je puis dire, c'est que je communiquerai toutes celles que je recevrai au grand sauteur qui fait pousser toutes sortes de blé à High Park.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'aimerais demander à M. Kroeger si l'on a songé à procéder autrement, parce que ses prévisions . . . qui doivent être établies avant le 30 avril, je crois? . . .

M. Kroeger: En effet, monsieur.

M. Benjamin: . . . ne sont que de la spéculation pure et simple. À cet égard, les membres de la Bourse des denrées de Winnipeg . . . et peut-être même nos météorologues . . . ont l'air d'amateurs.

Entre le 30 avril et la fin d'août, ou en septembre et en octobre, les producteurs font face à des problèmes comme les tempêtes tardives du printemps, les gelées hâtives, la sécheresse, les inondations, les sauterelles, les chardons, les sacchophores, les gelées tardives, les libéraux et les conservateurs. Si vous ne vous trompez que d'un million de tonnes, vous serez chanceux.

Les producteurs de grain ont accepté facilement le fait qu'ils obtiendront un paiement provisoire. Une fois que tous les faits et les résultats seront connus, la Commission canadienne du blé leur versera un paiement final si on leur doit de l'argent. En cas de déficit, les versements aux syndicats l'année suivante seront réduits d'un montant équivalent.

Qu'y aurait-il de mal à ce qu'à la fin de l'année, compte tenu de l'expérience de l'année précédente et du fait que le tonnage est connu, l'on dise aux compagnies ferroviaires ou aux producteurs, par l'entremise de la Commission canadienne du blé, qu'ils recevront un ajustement, en plus ou en moins, et qu'en ce qui concerne l'année suivante, on le leur fera savoir à la fin de l'année?

Il s'agit là d'une pratique bien réfléchie et bien rodée en ce qui concerne les paiements aux producteurs. Pourquoi ne pas appliquer le même genre de pratique au tonnage transporté à la fin de juillet de chaque année? Ensuite, lorsque tous les faits sont connus, on pourrait dire aux compagnies ferroviaires d'exiger un tarif provisoire. Ou, comme dans le cas des producteurs de grain, on pourrait leur dire qu'ils recevront un versement initial. Il faudrait dire aux compagnies ferroviaires qu'elles recevront un paiement initial et que l'on calculera le

[Text]

an adjustment, plus or minus. Why not apply that instead of relying on this kind of forecasting, which puts you in a dream world?

Mr. Kroeger: Mr. Chairman, I may not have grasped entirely the model Mr. Benjamin is describing, but I think what we have in the bill is awfully close to it. We do almost exactly, as far as I can see, what he does, except we do it in two steps so the producer does not have to wait an undue period of time. There is no mechanism in the bill for a system of direct payments to producers; nor is there a system in the bill for a direct collection from producers if they did not pay enough.

So the only way you can make your compensatory adjustments is by adjustments in the freight rate. The concept in the bill is, almost as Mr. Benjamin says, that you strike a freight rate and that freight rate is in effect for 12 months, for a whole crop year. It does not change, no matter what happens to volumes or price indices. Then the following year, you build in the adjustment. You establish that the cost of moving grain in a crop year was \$30 a tonne, and because of inflation or volume or whatever, the cost for the next year was \$32 a tonne; that would be the freight rate you would establish. But then you look, you see what happened to actual volumes and you say that we charged the producers too much last year so it will not be \$32 a tonne, it is going to be \$31.75. That is exactly the adjustment process we are talking about.

• 1625

Mr. Benjamin: But I was referring to this in terms of the freight charges: that there is an initial freight charge and then after the fact as it applies to what railroads receive by way of government payments. The same thing applies to grain producers and their grain prices, their receipts. After the fact the railroads may have to wait a year before they get either any adjustment payment, or are told that for the coming year you are going to charge that much less as your initial payment for freight charges.

Mr. Kroeger: I am not sure where that would get us, though. In a sense we have what Mr. Benjamin would call an interim freight charge. It is the freight rate that is published with effect from August 1. The corrective to that is applied to the freight rate the following August 1. If, somehow, the railways only got a portion of their money for moving grain and had to wait a year or two years or something for the balance, that would simply force them into capital markets. They would have to borrow more to meet their costs, and that in turn would get reflected in costs to producers. So one would end up in about the same place.

Mr. Benjamin: A final question, Mr. Chairman. Mr. Kroeger, on this business of the cost per tonne, is that a cost per tonne that is related to carload miles or train miles, or is it just purely per tonne mile?

Mr. Kroeger: It is not a tonne-mile rate?

[Translation]

tonnage transporté après la campagne agricole. Il y aura alors un ajustement en plus ou en moins. Pourquoi ne pas appliquer ce principe au lieu de s'en remettre à ce genre de prévision abstraite?

M. Kroeger: Monsieur le président, je n'ai peut-être pas saisi au complet le modèle décrit par M. Benjamin, mais je crois que ce que nous avons dans le projet de loi s'en approche énormément. Sauf erreur, nous faisons presque exactement ce qu'il propose, sauf que nous procédons en deux étapes afin que le producteur n'ait pas à attendre trop longtemps. Le projet de loi ne contient aucun mécanisme de paiement direct aux producteurs, pas plus que de système de perception directe des producteurs si ceux-ci ne paient pas assez.

La seule façon d'effectuer des ajustements compensatoires, c'est en ajustant les taux de transport. Un peu comme M. Benjamin le disait, on établit en vertu du projet de loi un taux de transport qui est en vigueur durant douze mois, durant toute une campagne agricole. Il ne change pas, peu importe la fluctuation des volumes ou des prix. L'année suivante, on ajoute l'ajustement. On détermine que le coût de transport du grain au cours d'une campagne agricole s'est élevé à \$30 la tonne pour passer à \$32 la tonne l'année suivante à cause de l'inflation, du volume ou pour d'autres raisons. C'est à ce moment que vous fixerez le taux de transport. Cependant, vous calculez alors les volumes réels qui révèlent que nous avons trop exigé des producteurs l'année précédente. Le taux ne sera alors pas fixé à \$32 la tonne, mais plutôt à \$31.75. Il s'agit là exactement du processus d'ajustement dont nous parlons.

M. Benjamin: J'en parlais plutôt en regard des frais de transport: on exige des frais initiaux et d'autres après coup qui s'appliquent aux paiements que les compagnies ferroviaires reçoivent du gouvernement. La même chose s'applique aux producteurs de grains et à leurs prix, leurs recettes. Après coup, il se peut que les compagnies ferroviaires doivent attendre un an pour qu'on leur verse un ajustement. On peut aussi leur dire que pour l'année qui vient, elles devront exiger tant de moins comme paiement initial des taux de transport.

M. Kroeger: Je ne sais pas trop où cela nous amènerait, cependant. Nous avons dans un certain sens ce que M. Benjamin appellerait des frais de transport intérimaires. Il s'agit des taux de transport publiés qui entrent en vigueur le 1^{er} août. Le facteur de correction est appliqué aux taux de transport le 1^{er} août de l'année suivante. Si, pour une raison ou pour une autre, les compagnies ferroviaires ne recevaient qu'une partie de ce qu'on leur doit pour avoir transporté du grain et devaient attendre un an ou deux pour obtenir le reste, cela les obligerait tout simplement à recourir au marché des capitaux. Elles devraient emprunter davantage pour faire leurs frais, ce qui se répercuterait ensuite sur les coûts aux producteurs. On arriverait à peu près au même résultat.

M. Benjamin: Une dernière question, monsieur le président. Monsieur Kroeger, en ce qui concerne le coût la tonne, s'agit-il d'un coût lié au mille-wagonnée ou au mille-train; ou simplement un coût par mille-tonne?

M. Kroeger: Il ne s'agit pas d'un coût par mille-tonne?

[*Texte*]

Mr. Benjamin: It is a rate for a tonne.

Mr. Kroeger: It is a rate per tonne.

Mr. Benjamin: Hauled over . . .

Mr. Kroeger: You go to Schedule II of the bill.

Mr. Benjamin: Yes, whatever distances . . .

Mr. Kroeger: That is right. You establish the average cost per tonne and you multiply it by the distance that is in the scale in Schedule II.

Mr. Benjamin: If you were to then apply that cost per tonne to carloads for those miles, or trainloads for those miles, is there any difference?

Mr. Kroeger: I do not think so, unless Dr. Heads can see them.

The Chairman: Dr. Heads.

Mr. Benjamin: I just want to remind you that I have yet to see a locomotive pulling one tonne from Edmonton to Vancouver.

Mr. Kroeger: We are talking about tonnes that float. They do not travel on any particular railway, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Because there has been a great debate and divergence on this.

The Chairman: I think you have made your point, Mr. Benjamin. Dr. Heads, do you have a comment?

Mr. John Heads (Executive Director, Railway Transport Committee, Canadian Transport Commission): Mr. Chairman, obviously Mr. Benjamin is correct in that you do not see a tonne of grain moving on its own. In actual fact, the costing is done with reference to how the grain moves, what the average length of train is, what the average carload is and so forth. The costing exercise goes into all of that in considerable detail, but for purposes of the rate scale, the rate scale is expressed in terms of cost per tonne.

Mr. Benjamin: The amount of tonnes in a carload or the amount of tonnes in a trainload, then that would become your cost per tonne?

Mr. Heads: Essentially that is correct. The Chairman has said is that the average cost per tonne for a given distance, and the answer to that is essentially yes.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Shall Clause 35 as amended carry? Yes and no.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I want a vote on Clause 35.

• 1630

Clause 35 as amended agreed to.

On Clause 36—*Determination of annual rate scale*

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): I have an amendment to Clause 36.

[*Traduction*]

M. Benjamin: Le taux s'applique à la tonne.

M. Kroeger: En effet.

M. Benjamin: Transportée sur . . .

M. Kroeger: Passez à l'annexe II du projet de loi.

M. Benjamin: Oui, peu importe la distance . . .

M. Kroeger: En effet. Vous calculez le coût moyen par tonne et vous multipliez le résultat par la distance qui figure au barème de l'annexe II.

M. Benjamin: Si vous appliquiez alors ce coût la tonne aux wagonnées sur le millage en question, ou aux trains complets, y aurait-il une différence?

M. Kroeger: Je ne crois pas, à moins que M. Heads en voit une.

Le président: Monsieur Heads.

M. Benjamin: Je voudrais simplement vous rappeler que je n'ai pas encore vu de locomotive transporter une tonne d'Edmonton à Vancouver.

M. Kroeger: Nous parlons de tonnes flottantes. Elles ne sont pas transportées sur une voie ferrée particulière, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Parce qu'il y a eu de fortes divergences de vues et des discussions à ce sujet.

Le président: Je pourrais bien faire valoir votre point, monsieur Benjamin, Monsieur Heads, avez-vous des commentaires?

M. John Heads (directeur général, Comité du transport ferroviaire, Commission canadienne des transports): Monsieur le président, M. Benjamin a de toute évidence raison, car une tonne de grain ne se déplace pas seule. En fait, les coûts sont calculés en fonction du mode de transport du grain, de la longueur moyenne du train, de la wagonnée moyenne et ainsi de suite. Le calcul du coût est très détaillé, mais pour les besoins du barème, celui-ci est exprimé en coût par tonne.

M. Benjamin: Le nombre de tonnes dans une wagonnée ou dans un train deviendrait alors le coût par tonne?

M. Heads: Vous avez essentiellement raison. Le président a parlé du coût moyen sur une distance donnée, et la réponse à cela est essentiellement oui.

M. Benjamin: Merci, monsieur le président.

Le président: L'article 35 modifié est-il adopté? Oui ou non.

M. Benjamin: Monsieur le président, je voudrais que l'on vote sur l'article 35.

L'article 35 est adopté tel que modifié.

L'article 36—*Calcul du barème annuel*

M. Reid (Kenora—Rainy River): J'ai un amendement à l'article 36.

[Text]

The Chairman: Just a minute now. I have a notice for Clause 36. Mr. Benjamin's amendment would come first, Mr. Reid.

Mr. Benjamin: I do not think I have one on Clause 36, Mr. Chairman. It is just a piece of paper in there that says what it is.

The Chairman: I have an amendment proposed by Mr. Benjamin right here in front of me, in Clause 36 at line 10 on page 17.

Mr. Benjamin: I am sorry. Maybe I have mislaid my own then. I am sorry. You are right.

The Chairman: I would caution all the parties not to expect me to keep track of their amendments. I might miss one too.

Mr. Benjamin: I have so many pages.

The Chairman: I know.

Mr. Benjamin: Not as many as you have. Is mine first then?

The Chairman: First.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I will present this resolution. You may not want to put it because there may be some questions and discussion.

I move that Clause 36 of Bill C-155 be amended by adding the following immediately after line 10 at page 17 and renumbering subclause (2) as subclause (3):

(2) If the transportation or handling of grain produced east of Thunder Bay or Armstrong and destined for export to an overseas country is diverted away from Canadian ports, railway lines or handling facilities to ports, railway lines and handling facilities in the United States, the Canadian Transport Commission shall reduce the annual rate scale by an amount so that

(a) rates to Thunder Bay, Armstrong or Churchill do not exceed the cost of shipping grain from points west of Thunder Bay or Armstrong to Duluth or Superior.

(b) The combined costs of shipping grain by rail to Thunder Bay and by water from Thunder Bay to St. Lawrence ports does not exceed the costs of shipping grain from points west of Thunder Bay or Armstrong by rail or by rail and barge to New Orleans.

(c) rates to ports in British Columbia do not exceed the cost of shipping grain from points west of Thunder Bay or Armstrong to ports on the Pacific Coast in the United States.

Mr. Chairman, if grain is diverted to United States ports, or United States transportation systems, that means that the CGC would reduce the annual rate scale, reduce rates from all

[Translation]

Le président: Un instant. J'ai un avis au sujet de l'article 36. L'amendement de M. Benjamin passerait en premier, monsieur Reid.

M. Benjamin: Je ne crois pas avoir d'amendement à l'article 36, monsieur le président. Il s'agit simplement d'un bout de papier où l'on dit de quoi il s'agit.

Le président: J'ai devant moi un amendement proposé par M. Benjamin à l'article 36, ligne 12, page 17.

M. Benjamin: Je m'excuse. J'ai peut-être égaré mes propres amendements. Je m'excuse, vous avez raison.

Le président: Je préviens tous les intéressés de ne pas s'attendre à ce que je surveille leurs amendements. Je pourrais en oublier un aussi.

M. Benjamin: J'ai tellement de pages.

Le président: Je sais.

M. Benjamin: Pas autant que vous. Mon amendement passe en premier, alors?

Le président: En effet.

M. Benjamin: Monsieur le président, je vais présenter cet amendement. Vous ne voudrez peut-être pas le mettre aux voix parce qu'il y aura peut-être quelques questions et discussions.

Je propose que l'on modifie l'article 36 du projet de loi C-155 en ajoutant ce qui suit immédiatement après la ligne 12 de la page 17 et en renumérotant le paragraphe (2) en conséquence:

(2) Si le transport ou la manutention du grain produit à l'est de Thunder Bay ou d'Armstrong et destiné à être exporté à un pays étranger sont détournés de ports, compagnies ferroviaires ou installations de manutention canadiens en direction de ports, compagnies ferroviaires et installations de manutention des États-Unis, la Commission canadienne des transports réduira le barème annuel d'un montant tel que

a) les taux appliqués en direction de Thunder Bay, d'Armstrong ou de Churchill ne dépassent pas le coût d'expédition du grain à partir de points situés à l'ouest de Thunder Bay ou d'Armstrong en direction de Duluth ou du lac Supérieur.

b) Les coûts combinés de l'expédition du grain par chemin de fer en direction de Thunder Bay et par eau de Thunder Bay aux ports du Saint-Laurent ne dépassent pas le coût d'expédition du grain expédié à partir de points situés à l'est de Thunder Bay ou d'Armstrong par chemin de fer ou par chemin de fer et péniche en direction de la Nouvelle-Orléans.

c) le tarif appliqué en direction de ports de la Colombie-Britannique ne dépasse pas le coût d'expédition du grain à partir de points situés à l'ouest de Thunder Bay ou d'Armstrong en direction de ports situés sur la côte du Pacifique aux États-Unis.

Monsieur le président, si l'on détourne du grain en direction de ports américains ou de réseaux de transport américains, cela signifie que la Commission canadienne du blé réduirait le

[Texte]

shipping origins by an amount necessary to make the cost of transportation in Canada at least no greater than the cost of transportation from Canadian points to United States points.

The intention here is to require a reduction in the annual rate by the same percentage reduction at each shipping point. Mr. Chairman, I think there is no way that either grain producers, or the Canadian taxpayer should be subsidizing some portion of transportation of a commodity outside of Canada. If there is someone who wants to move that commodity outside of our borders, then they themselves will have to assume whatever additional costs there are, so they will not be the beneficiary of any government or grain producer payment

• 1635

I suppose in the narrowest sense that could be called some form of economic nationalism. I do not want to see ports like Thunder Bay and downstream on the St. Lawrence, or Vancouver, or Prince Rupert, or Churchill jeopardized because so many bucks per tonne can be saved if there is a benefit of a government subsidy to the Canadian border and then move it on a railway in the U.S., some of which are owned by CP and CN, and placed on barges or whatever to the detriment of our own transportation system in this country. All of us from coast to coast have invested in this, both as private enterprise and by governments at the municipal, provincial and federal level.

Surely this is nothing more than a safeguard. It does not preclude anyone who on their own wishes to move their product, in this case grain. If they want to use it to go to Minneapolis and then by barge to New Orleans, fine—or to Seattle instead of Vancouver, fine—but they are going to have to pay it themselves. They are not going to get any funds from the government or grain producers to do it with. I hope the committee will agree that this is nothing more than damn good sense in terms of how we use taxpayers' money inside the borders of Canada. I hope the committee will agree that this kind of a safeguard is there.

As I see the legislation, by 1990-1991 it will be \$10 to \$12 a tonne cheaper to take it to Minneapolis and then by barge to New Orleans; that will suit Cargill and Continental and Bunge very well, thank you. So let us safeguard that. I hope this amendment is acceptable to the committee.

The Chairman: Mr. Kroeger.

Mr. Kroeger: Mr. Chairman, I am going to ask Mr. Farquhar in a second to provide some figures that to us suggest that the kind of contingency Mr. Benjamin refers to is quite unlikely to arise, in the sense that there will be very important

[Traduction]

barème annuel applicable à tous les points d'expédition d'un montant nécessaire pour maintenir le coût du transport au Canada au moins en-dessous du coût du transport à partir de points canadiens vers des destinations américaines.

Le but de cet amendement est d'exiger que l'on réduise le barème annuel du même pourcentage à chaque point d'expédition. Monsieur le président, je ne crois pas que les producteurs de grain ou les contribuables canadiens doivent subventionner une partie quelconque du transport d'une denrée à l'extérieur du Canada. Si quelqu'un veut transporter un produit à l'étranger, il devra assumer lui-même les coûts supplémentaires que cela pourrait entraîner, sans bénéficier de paiements du gouvernement ou des producteurs de grain.

Je suppose que l'on pourrait appeler cela, au sens le moins large, du nationalisme économique, en quelque sorte. Je ne veux pas voir mettre en danger des ports comme celui de Thunder Bay et d'autres ports en aval du Saint-Laurent, ou ceux de Vancouver, Prince Rupert ou Churchill parce que tel nombre de dollars peuvent être épargnés s'il existe une subvention gouvernementale à la frontière canadienne et effectuer par la suite le transport sur une ligne de chemins de fer américaine, dont certaines appartiennent au CP et au CN, et voir transférer le grain sur des péniches ou quelque autre moyen de transport similaire au détriment de notre propre système de transport national. Nous avons tous, d'un bout à l'autre du pays, beaucoup investi dans ce système, autant à titre d'entreprise privée que par le biais des gouvernements municipaux, provinciaux et fédéral.

Cela n'est évidemment rien de plus qu'une mesure de protection. Rien n'empêche qui que ce soit voulant transporter lui-même ses propres produits, dans le cas présent son grain, de le faire. Si des producteurs veulent utiliser le chemin de fer pour expédier leur produit à Minneapolis et de là, le mettre sur des péniches à destination de la Nouvelle-Orléans, libre à eux, ou à Seattle plutôt qu'à Vancouver, très bien, mais ils vont devoir payer la note eux-mêmes. Ils ne vont obtenir aucune somme d'argent du gouvernement ou des producteurs de grain pour ce faire. J'espère que le Comité sera d'accord pour dire que cela n'est que logique par rapport à la façon dont nous utilisons l'argent des contribuables à l'intérieur des frontières du Canada. J'espère que le Comité reconnaîtra l'existence de cette mesure de protection.

De la façon dont j'interprète la loi, en 1990-1991, il en coûtera de 10 à 12 dollars de moins la tonne d'expédier son grain à Minneapolis et de là, de le mettre sur des péniches à destination de la Nouvelle-Orléans; cela va faire drôlement l'affaire de Cargill, Continental et Bunge. Pourquoi ne pas essayer d'éviter cela? J'espère que cet amendement est acceptable pour le Comité.

Le président: Monsieur Kroeger.

M. Kroeger: Monsieur le président, je vais demander tout à l'heure à M. Farquhar de nous communiquer certains chiffres qui nous portent à croire que le genre d'éventualité auquel M. Benjamin fait allusion risque fort peu de se produire parce

[Text]

economic incentives to continue moving grain through Thunder Bay and the St. Lawrence River.

There is one other consideration I think I should point out to the committee. It seems to me that if the Canadian Parliament were to legislate a form of discrimination against the movement of grain through the United States, that would leave Canada open to complaint under the GATT by the United States. Particularly, it could weaken the Canadian position vis-à-vis some legislation that has been around in the U.S. Congress for several years and is intended to prevent the movement of containers through Montreal to U.S. destinations. This is legislation that could have quite serious implications for several eastern ports, including Halifax, if it were to pass.

The Canadian government has made representations against that kind of legislation, and so far has succeeded in staving it off. To legislate this kind of provision I would have thought would weaken the Canadian hand in future discussions about that piece of U.S. legislation.

Mr. Farquhar has a few numbers that suggest the risk we face is probably not very great.

The Chairman: Mr. Farquhar.

Mr. Mike Farquhar (Director General, Railway and Grain Transportation, Transport Canada): Just by way of introduction, I think there is no traffic now moving by rail on the route that is under consideration. So it has to be an imagined rate, if you like; it is not an actual rate, it is an imagined rate. The information we have is that rail barge rates to New Orleans from Weyburn would be about \$40.89 in 1983 Canadian dollars. If you went all rail to New Orleans, and again you would not go through Thunder Bay, that would be \$43.32, compared to rail-lake cost to Quebec, which is \$42.21, or an all-rail cost to Vancouver, which is \$34.91. This latter figure is a projected total compensatory rate. That is not what the producer would pay.

• 1640

If we compare those numbers with the situation in which the compensatory rate applies, taking 1983, we had rail-barge, New Orleans, which was \$40.89, all rail \$43.32. The rail-lake to Montreal would be \$23.12, which is the statutory rate to Thunder Bay. The all-rail to Vancouver would be \$7.32 in 1983.

[Translation]

qu'il va y avoir des avantages économiques très importants à continuer de faire passer son grain par Thunder Bay et la voie maritime du Saint-Laurent.

Je voudrais aussi signaler encore quelque chose d'important au Comité. Il me semble que si le Parlement canadien établissait, par voie de législation, une sorte de discrimination envers les mouvements du grain aux États-Unis, cela rendrait le Canada sujet à des plaintes de la part de ces derniers en vertu de l'accord du GATT. Tout particulièrement, une telle chose pourrait affaiblir la position du Canada face à une certaine loi sur laquelle le congrès américain travaille déjà depuis plusieurs années et dont l'objet serait d'empêcher le passage de conteneurs pour des destinations américaines par Montréal. C'est une loi qui pourrait avoir de très sérieuses conséquences pour plusieurs ports de l'Est, dont celui d'Halifax, si elle était adoptée.

Le gouvernement canadien a fait des représentations contre la loi en question et a réussi jusqu'à présent à en empêcher l'adoption. Je crois donc qu'introduire une telle disposition risquerait d'affaiblir la position canadienne pour les discussions futures qui doivent encore avoir lieu à propos de cette loi américaine.

M. Farquhar a certains chiffres qui suggèrent que le risque que nous courons n'est probablement pas très élevé.

Le président: Monsieur Farquhar.

M. Mike Farquhar (directeur général, Chemins de fer et Transport des grains, Transports Canada): Tout d'abord, je voudrais signaler que je crois qu'il n'y a encore aucune marchandise transportée par chemins de fer sur la route faisant l'objet de l'étude. Il faut donc considérer qu'il s'agit d'un taux fictif; ce n'est pas un taux réel, c'est un taux fictif. Les renseignements que nous possédons nous révèlent que les taux du transport de Weyburn à la Nouvelle-Orléans par chemin de fer et par péniche seraient d'environ 40,89 dollars en dollars canadiens en 1983. Dans le cas du transport total par chemin de fer à destination de la Nouvelle-Orléans, qui ne passerait pas par Thunder Bay, le taux serait de \$43,32 comparativement à celui du transport par chemin de fer et par les Grands Lacs à destination de Québec qui se situe à \$42,21, ou au coût du transport total par voie ferrée à destination de Vancouver qui est de \$34,91. Ce dernier chiffre est un taux compensatoire total projeté. Ce n'est pas ce que le producteur payerait.

Si nous comparons ces chiffres avec la situation dans laquelle le taux compensatoire s'applique, en parlant de 1983, nous avons le taux pour le transport combiné par chemin de fer et par péniche à destination de la Nouvelle-Orléans qui était de \$40,89 et de \$43,32 pour le transport total par chemin de fer. Le transport combiné chemin de fer-Grands Lacs à destination de Montréal se situe à \$23,12, ce qui est le taux statutaire pour Thunder Bay. Le transport total par voie ferrée à destination de Vancouver, quant à lui, se chiffrerait à \$7,32 en 1983.

[Texte]

Just as another point, the information we have been able to put together to compare what happens in the States right now is that at the present time virtually all exportive wheat grown in the Dakotas, Montana, Idaho and Oregon, moves through Seattle, Portland or Duluth, and that approximately 70% of all wheat that originates in North Dakota for export in 1981-1982, is moved by way of either the Great Lakes or the Pacific Northwest. So that is apparently less than 2% of the total wheat produced in North Dakota moved by all rail to the Gulf. So it would appear that the vast quantities of the grain now, in the American situation, would move either through the Lakes or through the west coast.

Another factor, again just as an aside, is that there are no Canadian grain facilities in New Orleans now. The Canadian Grain Commission has no facilities there. We would question whether or not the Americans would allow that to happen.

As a final factor the government has some control on this. You may recall that yesterday morning we were talking about the operating agreements for the useage of the government hopper cars. There is a specific clause in that which prohibits government hopper cars from being used in the United States. So, in effect, any grains that were to be shipped across the border from Canada by rail could not go in government cars.

Mr. Benjamin: That is correct. I noticed you used 1983.

Mr. Farquhar: Yes.

Mr. Benjamin: Did you do projections in terms of the final results of the legislation by the crop year 1990-1991? I question your use of the all-rail to New Orleans. Nobody is going to ship it all-rail to New Orleans.

Mr. Farquhar: This was a . . .

Mr. Benjamin: I want the rail-barge, 1990-1991. Our projections are, based on the final results of this legislation, somewhere between \$10 and \$12 a tonne cheaper, rail-barge. What is to prevent any grain company, Canadian or foreign-owned, from moving 100 cars of their own car fleet into Weyburn, and moving it from Weyburn to Minneapolis and putting them on barges. There is, I submit, nothing to prevent them from doing that, and take advantage of the provisions of this legislation.

Mr. Chairman, since you have not presented my amendment I will change the word "shall" to "may" in the second last line, as the result of the comments made by Mr. Kroeger regarding what is happening in the U.S. Congress and their attempts concerning containers out of Montreal. We then make it read:

[Traduction]

J'aimerais dire aussi que l'information que nous avons pu recueillir pour comparer ce qui se passe aux États-Unis présentement, nous révèle qu'à l'heure actuelle, presque tout le blé destiné à l'exportation récolté dans les états du Dakota, du Montana, de l'Idaho et de l'Orégon, passe par Seattle, Portland ou Duluth, et qu'environ 70 p. 100 de tout le blé provenant du Nord Dakota destiné à l'exportation en 1981-1982 passe par les Grands Lacs ou la *Pacific Northwest*. Il y aurait donc probablement moins de 2 p. 100 de tout le blé produit au Nord Dakota qui serait transporté au Golfe complètement par chemin de fer. Il semblerait donc qu'à l'heure actuelle, les grandes quantités de grain produites aux États-Unis passeraient par les Grands Lacs ou par la côte ouest.

Un autre facteur à considérer, juste en passant, est qu'il n'existe aucune installation canadienne reliée au transport du grain à la Nouvelle-Orléans à l'heure actuelle. La Commission canadienne des grains n'a aucune installation à cet endroit. Nous nous demandons si les Américains accepteraient une telle chose.

Enfin, le gouvernement a déjà un certain contrôle en la matière. Vous vous souviendrez qu'hier matin, nous parlions des ententes d'exploitation reliées à l'usage des wagons-trémies du gouvernement. Il y a une disposition particulière qui défend d'utiliser les wagons-trémies du gouvernement aux États-Unis. En définitive, cela veut donc dire que tout le grain qui serait expédié du Canada hors frontière par voie ferrée ne pourrait l'être dans des wagons appartenant au gouvernement.

M. Benjamin: Bien. J'ai remarqué que vous vous êtes servi de 1983.

M. Farquhar: Oui.

M. Benjamin: Avez-vous établi des projections en termes de résultats finals à partir de la loi pour la campagne agricole 1990-1991? Je mets en doute l'exemple que vous avez donné du transport total par chemin de fer jusqu'à la Nouvelle-Orléans. Personne ne va expédier son grain complètement par chemin de fer jusqu'à la Nouvelle-Orléans.

M. Farquhar: Il s'agissait d'une . . .

M. Benjamin: Je veux avoir le taux du transport combiné chemin de fer-péniche pour 1990-1991. Nos projections fondées sur les résultats finals de la présente loi nous indiquent une somme se situant entre \$10 et \$12 de moins la tonne pour le transport combiné par chemin de fer et par péniche. Qu'est-ce qui va empêcher une compagnie canadienne ou étrangère impliquée dans l'exploitation du grain de déplacer 100 wagons lui appartenant jusqu'à Weyburn, de les faire aller ensuite de Weyburn à Minneapolis et de les mettre ensuite sur des péniches. Je pense que rien ne peut empêcher les compagnies d'agir ainsi et de tirer en même temps parti des dispositions de la présente loi.

Monsieur le président, étant donné que vous n'avez pas encore présenté mon amendement, je vais changer le mot «doit» pour «peut» à l'avant-dernière ligne suite aux remarques de M. Kroeger au sujet de ce qui se passe actuellement au Congrès des États-Unis et de ce qu'il tente de faire à propos

[Text]

may, in the event that the United States Congress or government takes some kind of an action to the detriment of Montreal, the Canadian Transport Commission may reduce the annual rates.

There has to be some kind of protection or an avenue for us to—call it retaliate or whatever you like. Surely this is an avenue for saying, all right, you are going to do that to us; we will do this to you. Certainly when it is the taxpayers' money that is involved.

If this will please the officials and the government, I will make the word read "may" instead of "shall" to counteract whatever may happen in the U.S. Congress.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin.

Monsieur Loiselle.

M. Loiselle: Merci, monsieur le président.

Nous avons eu une excellente réponse tout à fait technique. D'ailleurs, au tout début de la discussion sur cet amendement, je voulais moi-même soulever le problème de l'irritant que constitue cette proposition face à nos relations avec les Américains.

• 1645

Je comprends fort bien les préoccupations de mon collègue, M. Benjamin, mais j'estime qu'à ce moment-ci nous n'avons aucunement besoin d'un tel article dans le projet de loi. Si jamais ce problème se posait, nous l'étudierions au moment opportun mais, à cause de l'environnement économique international que l'on désire créer, le fait de s'armer d'outils afin de pouvoir frapper sur la tête des autres au cas où ils ne seraient pas gentils, est tout à fait le contraire de ce que nous souhaitons obtenir dans le but de traiter avec nos amis naturels du Sud.

Merci.

The Chairman: Thank you, Mr. Loiselle.

Mr. Benjamin: Could I ask Mr. Loiselle one question?

The Chairman: No, not now. You will have the last word, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: I hope so.

The Chairman: Mr. Gustafson.

Mr. Gustafson: Thank you, Mr. Chairman.

I just wanted to make a comment by way of observation in regard to the possibilities of grain moving south. Out of Weyburn this past winter, one trucking firm told me that they were delivering corn from Minneapolis into Weyburn for \$2.65 a bushel, freight included, and going back empty. Obviously, if they had a load going back they would be very pleased. I make that comment only by way of observation and interest to the possibilities that exist, and also keeping in mind that a large amount of the grain that is grown is grown very close to the 49th parallel.

[Translation]

des conteneurs en partance de Montréal. L'amendement devient donc:

dans l'éventualité où le Congrès des États-Unis ou le gouvernement décide de quelque mesure que ce soit allant au détriment de Montréal, la Commission canadienne des Transports peut réduire les taux annuels.

Nous devons nous prémunir d'une certaine protection ou d'une possibilité de répliquer en quelque sorte. Cela nous donnera certainement la possibilité de dire: très bien, vous voulez agir de la sorte, alors voilà avec quoi nous vous répondons. Surtout quand il s'agit de l'argent des contribuables...

Si cela rencontre les vœux des représentants officiels et du gouvernement, je vais changer le mot «doit» en «peut» pour éviter les mésententes possibles avec le Congrès des États-Unis.

Le président: Merci, monsieur Benjamin.

Mr. Loiselle.

Mr. Loiselle: Thank you, Mr. Chairman.

We have got an excellent and very technical answer. At the beginning of the discussion on this amendment, I wanted to raise the problem that this proposal brings about in the context of our relations with the Americans.

I pretty well understand the concerns of my colleague, Mr. Benjamin, but I don't think there is a need for such a clause in the bill for the time being. If that problem were to surface at any time, we would study it in due time, but because of the international economic environment that we want to create, the fact of getting tools so that we can hit others over the head when they are not nice, is completely the opposite of what we want to get at in order to deal with our natural southern allies.

Thank you.

Le président: Merci, monsieur Loiselle.

M. Benjamin: Puis-je demander une question à M. Loiselle?

Le président: Non, pas tout de suite. Vous aurez le dernier mot, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: J'espère bien.

Le président: Monsieur Gustafson.

M. Gustafson: Merci, monsieur le président.

Je veux simplement faire une remarque à propos des possibilités qui s'offrent au niveau du transport du grain plus au sud. Une compagnie de camionnage des environs de Weyburn m'a dit l'hiver dernier qu'elle livrait du maïs de Minneapolis à Weyburn pour \$2,65 le boisseau, transport inclus, et que les camions revenaient vides. Evidemment, si les camions pouvaient rapporter des chargements au retour, cela ferait l'affaire de la compagnie. Je soulève cela simplement à titre d'observation et par intérêt envers les possibilités qui

[Texte]

The Chairman: Thank you.

Mr. McKnight: Mr. Chairman, could I read in some figures?

The Chairman: Yes, sir.

Mr. McKnight: These are some figures out of Alberta. If you truck-barge alternative to the Port of Kalama, truck from Calgary to Lewiston is \$48.50. Elevation at Lewiston is \$3.70.

An hon. Member: This is a tonne, is it not?

Mr. McKnight: Yes. Barge to Kalama, including cleaning, is \$7.70. It is a total of \$59.90 per tonne. Truck-rail to Portland: truck from Calgary to Shelby is \$25.00; elevation at Shelby is \$3.70; rail at Shelby to Portland is \$26.90, for a total of \$55.60. Rail to Vancouver—that is at the Crow at the present rate—is \$27, adjusted to the compensatory level the way this has been worked out. So I do not share the same concern Mr. Benjamin has.

Mr. Benjamin: What will it be in 1990-1991?

Mr. McKnight: I do not know, but I am sure the other costs would increase the same. I do not share the same fear. I have some concern that we spent a lot of time on other definitions with which Mr. Benjamin agreed. This may cause us some problems in that area that we do not already have.

The Chairman: Mr. Althouse.

Mr. Althouse: I think this particular amendment has come out of having done some projections, having tried to see where we would be in 10 years based on projections that the U.S. transportation people were making about where their costs would take them. We have in Canada a similar but different kind of program of set-piece price increases in the National Energy Program, which no one expected when they went into place would ever get us into trouble with the rest of the world market, but they are very close to doing that now.

What we have in this bill is a set series of annual increases that go on and on and on; there is no governor. What this particular amendment does is say that the limit is what the price is across the border. I think that is a fairly reasonable kind of amendment, and is something that producers are very interested in. I do not think other aspects of the transportation business in this country should have any fear of it. I do not think that with the "may" in there it really should get us into any great difficulty when we go to talk about international trade agreements either. We are dealing in the United States with a country that has a Jones Act, for instance. This is not anything nearly as heavy a requirement as the Jones Act.

[Traduction]

existent, tout en rappelant qu'une grande quantité du grain récolté provient de très près du 49^e parallèle.

Le président: Merci.

M. McKnight: Monsieur le président, pourrais-je faire part de certains chiffres?

Le président: Allez-y.

M. McKnight: Ce sont des chiffres qui proviennent de l'Alberta. Si l'on prend le transport par camion et par péniche au port de Kalama, le camionnage de Calgary à Lewiston se chiffre à \$48,50. Le coût du transbordement par élévateur est de \$3,70.

Une voix: Pour une tonne, n'est-ce pas?

M. McKnight: Oui. Les frais du transport par péniche au port de Kalama sont de \$7,70, incluant le nettoyage. Le total est de \$59,90 la tonne. Le transport combiné par camion et chemin de fer à destination de Portland: \$25 pour le camionnage de Calgary à Shelby; \$3,70 pour le transbordement par élévateur à Shelby; \$26,90 pour le transport ferroviaire de Shelby à Portland, pour un total de \$55,60. De la façon dont c'est organisé, le transport ferroviaire à destination de Vancouver s'élève à un montant de \$37 ajusté au niveau de compensation... il s'agit du transport au Nid-de-Corbeau au taux actuel. Je ne partage donc pas l'inquiétude de M. Benjamin.

M. Benjamin: À combien les frais se chiffreront-ils en 1990-1991?

M. McKnight: Je ne sais pas, mais je suis certain que les autres coûts augmenteraient tout autant. Je ne partage pas votre inquiétude. Je m'inquiète plus du temps que nous avons consacré à d'autres définitions sur lesquelles M. Benjamin est d'accord. Cela peut nous causer d'autres difficultés que nous n'avons pas déjà dans ce domaine.

Le président: Monsieur Althouse.

M. Althouse: Je pense que cet amendement particulier vient du fait d'avoir produit un certain nombre de projections, d'avoir essayé d'établir où nous en serions dans dix ans en nous fondant sur des projections faites par des représentants des transports américains pour déterminer où leurs coûts les mèneraient. Nous avons au Canada un programme similaire mais différent d'augmentations de prix dans le programme énergétique national que personne ne pensait voir nous mettre en difficulté avec le reste du marché mondial, mais qui sont très près d'arriver à ce résultat.

Ce que nous avons dans ce projet de loi est une série d'augmentations annuelles sans fin. Cet amendement précis ne fait que dire que la limite est équivalente au prix de l'autre côté de la frontière. Je crois qu'il s'agit d'un amendement plutôt raisonnable et de quelque chose qui intéresse beaucoup les producteurs. Je ne pense pas que quelque autre aspect que ce soit du secteur des transports du Canada doive avoir quelque crainte que ce soit à cet égard. Je ne pense pas non plus que le mot «peut» que nous avons introduit risque beaucoup de provoquer de difficultés au niveau des ententes commerciales-internationales. Nous faisons des affaires aux États-Unis avec un pays qui a une loi Jones, par exemple. Je ne

[Text]

We did hear from people in Vancouver, and this one does not really address that one yet, but the Vancouver Board of Trade and the Port Authority were quite concerned, as you will all recall, about business that arrives at Vancouver under the Crow rate, being transferred to ports south of Vancouver. This is something that worries some of the ports. I would think that the shipping group along the St. Lawrence Seaway would also be concerned that they do not get forced into an uneconomic position by a step-by-step series of increases, which we are proposing to embark upon here.

So I think all this does, or attempts to do, is to put a ceiling, which is the ceiling that exists across the line and says that in effect Canadian rates will never go higher than what they would be if they were to go across the line.

The Chairman: Thank you, Mr. Althouse. Mr. Mayer.

Mr. Mayer: Thank you, Mr. Chairman.

I have some questions that I would like to have cleared up if I could. I wonder if Mr. Benjamin could outline how this would be done. Would you do it after the fact, after the grain had been shipped? Or would you sit down and try to negotiate a rate with the Americans? What happens if you do not want to go to Duluth or Superior? What happens if you want to go to Milwaukee, or you want to go to Chicago? What about those ports?

I forget the line that CN is trying to purchase, but could you allay some of those concerns over the actual mechanics of it as to how you in fact would envisage this thing happening?

Mr. Althouse: May I answer that?

The Chairman: If it is okay with Mr. Benjamin, it is okay with me.

Mr. Althouse: The way it reads, if you go back through it and read it, says that the rates in Canada shall not exceed the rates that would exist if they were to go across the border. It is simply a matter of when the rate is set and determining whether that is the rate that comes out of the calculations that have to be done each year. If that rate turns out to be higher than the rate would be in the three subclauses outlined here, then it would be set at that lower rate to make it equivalent to the rate to Duluth or New Orleans as outlined in this bill.

It would simply be a matter of checking the numbers that exist when the rate is being cranked out at the beginning of the year with the calculations that were outlined here earlier.

Mr. Mayer: It means, Mr. Chairman, that if the American carriers knew this was in fact going to be the case, they might be in a position to adjust their rates accordingly. They might

[Translation]

crois pas qu'il s'agisse d'une exigence aussi lourde que la loi Jones.

• 1650

Nous avons entendu un certain nombre de déclarations de gens de Vancouver qui n'est pas encore soumises à ce projet de loi, mais vous vous souviendrez que la Chambre de Commerce de Vancouver et l'administration du port avaient certaines inquiétudes à propos des produits qui arrivent à Vancouver au taux du Nid-de-Corbeau à destination de ports au sud de Vancouver. C'est une préoccupation qui inquiète certaines administrations de ports. Je penserais aussi que le groupe d'expéditeurs le long de la voie maritime du Saint-Laurent devraient aussi s'inquiéter de se voir mettre dans une situation économiquement dommageable par le biais d'une série d'augmentations progressives que nous proposons d'instaurer ici.

Je pense donc que tout ce que cela fait ou tente de faire est de mettre un plafond, celui qui existe de l'autre côté de la frontière et dit qu'en réalité, les taux canadiens n'iront jamais plus hauts que ce qu'ils seraient s'ils traversaient la frontière.

Le président: Merci, monsieur Althouse. Monsieur Mayer.

M. Mayer: Merci, monsieur le président.

J'aimerais faire éclaircir certains points, si c'est possible. Je me demande si M. Benjamin pourra nous dire comment cela fonctionnerait. Serait-ce appliquer après le transport, après l'expédition du grain? Ou essayeriez-vous de vous asseoir avec les Américains et de négocier un taux? Qu'arrive-t-il si vous ne voulez pas passer par Duluth ou le Supérieur? Qu'arrive-t-il si vous voulez passer par Milwaukee ou Chicago? Comment cela se passe-t-il à propos de ces ports?

J'oublie la ligne que le CN essaie d'acheter, mais pourriez-vous calmer certaines inquiétudes à propos des ramifications réelles du fonctionnement de cela, au sujet de la façon dont vous prévoyez que cela fonctionnera?

M. Althouse: Puis-je répondre?

Le président: Si M. Benjamin est d'accord, ça va.

M. Althouse: Selon la formulation actuelle, si vous retournez à l'article et le lisez, il dit que les taux au Canada ne dépasseront pas ceux qui pourraient exister pour un transport éventuel de l'autre côté de la frontière. C'est tout simplement une question de quand le taux est établi et de déterminer s'il s'agit bien du taux qui ressort des calculs qui doivent être faits chaque année. Si ce taux s'avère être plus haut que celui qui serait dans les trois paragraphes que nous avons devant nous, il serait alors établi au taux le plus bas pour le rendre égal à celui demander pour le transport à destination de Duluth ou de la Nouvelle-Orléans tel que défini dans le présent projet de loi.

Il s'agirait tout simplement de vérifier les chiffres existants au moment de la détermination du taux au début de l'année au moyen des calculs dont nous avons parlé plus tôt.

M. Mayer: Cela signifie, monsieur le président, que si les transporteurs américains savaient que cela allait en fait être le cas, ils pourraient se retrouver dans une position qui leur

[Texte]

just jack their rates up, make them very close, and I am wondering if you had considered some of these things that might come about in actual practice.

The Chairman: I think we are reaching a little far now, Mr. Mayer.

Mr. Althouse: At least Canadian farmers would still be competitive is the point.

Mr. Mayer: I realize that, Mr. Chairman, and I think the intent of the amendment is something worthy of some consideration, but when you start to think about the mechanics of how it would be brought about, I am wondering if you do not in fact get yourself into some concerns. I was interested if the mover of the amendment had given some thought to that and could let us know what kind of concerns he had thought about and had a chance to address before he proposed the amendment.

The Chairman: Mr. Benjamin, you have the final word.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I just want to get in. I will be glad to wait for a minute.

The Chairman: Go ahead. You are the last one I have.

Mr. Benjamin: Okay. Mr. Chairman, in response to Mr. Mayer, and I appreciate his questions, starting with square one, the Canadian Wheat Board's mandate is to obtain the maximum return they can for the grain producers.

• 1655

Our projections for the end of the decade, based on practices and rates presently in place in Canada and the United States—rail-barge in the U.S. or rail-Seaway from Thunder Bay or rail-port from Vancouver and Prince Rupert—are that it will be somewhere between \$8 and \$12 a tonne cheaper to use rail and barge to New Orleans. I submit, Mr. Chairman, that this puts the Canadian Wheat Board in an impossible position. How could they say no to a shipper who could save \$10 or \$12 a tonne for the benefit of grain producers by moving it outside of Canada?

Secondly, surely if this is nothing more than a precaution and a safeguard, then the Canadian Transport Commission would be in a position to act so that any rate available for transport through Thunder Bay and the St. Lawrence Seaway and St. Lawrence ports and Atlantic ports would not exceed any rate or combination rate of rail and barge—or rail beyond Vancouver, for example, to Seattle—so that at least it is even.

I do not think people at Thunder Bay or in ports such as the upper Lakes ports and the lower St. Lawrence Seaway—whether it is Montreal or Three Rivers or Quebec City, Sept Îles, Halifax, St. John . . . would take kindly to a loss of traffic unless we have this kind of precaution or safeguard. So if by 1990-1991 the Canadian Transport Commission can then move in under the terms of this legislation and say that this

[Traduction]

permettrait de rajuster leurs taux en conséquence. Ils pourraient tout simplement augmenter leurs taux, les rapprocher des nôtres, et je me demande si vous aviez pensé à ces possibilités qui pourraient se produire dans la pratique.

Le président: Je pense que nous allons un peu loin, monsieur Mayer.

M. Althouse: Au moins, l'important est que les fermiers canadiens seraient encore compétitifs.

M. Mayer: Je comprends bien cela, monsieur le président, et je crois que l'objet de l'amendement vaut qu'on s'y arrête, mais quand on s'arrête à penser à toutes les ramifications de la façon dont cela sera mis en oeuvre, je me demande si on ne va pas au-devant de problèmes. Je me demandais si celui qui a proposé l'amendement avait pensé à cela et s'il pourrait nous faire part des problèmes auxquels il avait pensé et auxquels il avait pu s'attaquer avant de proposer l'amendement.

Le président: Monsieur Benjamin, vous avez le dernier mot.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'ai des choses à dire. J'accepterai cependant volontiers d'attendre un peu.

Le président: Allez-y. Vous êtes le dernier de ma liste.

M. Benjamin: Très bien. Monsieur le président, en réponse à M. Mayer dont j'apprécie les questions, je voudrais dire tout d'abord que le mandat de la Commission canadienne du blé consiste à faire en sorte que les producteurs de grain obtiennent le plus possible de leur exploitation.

Selon les pratiques et les tarifs en vigueur au Canada et aux États-Unis, rail-péniche aux États-Unis ou rail-voie maritime à partir de Thunder Bay ou rail-port à partir de Vancouver et de Prince Rupert, nous prévoyons que, d'ici la fin de la décennie, la tonne revendra entre \$8 et \$12 de moins cher par rail et par péniche vers la Nouvelle-Orléans. Je prétends, monsieur le président, que cet état de choses place la Commission canadienne du blé dans une situation impossible. Comment pourrait-elle dire non à un expéditeur qui pourrait faire économiser \$10 ou \$12 par tonne aux producteurs de grain en effectuant le transport hors du Canada?

Deuxièmement, s'il ne s'agit que d'une précaution et d'une protection, la Commission canadienne des transports serait alors en mesure d'agir de façon que tout taux offert pour le transport par Thunder Bay, la Voie maritime du Saint-Laurent et les ports du Saint-Laurent et les ports de l'Atlantique ne dépasse pas le taux ou une combinaison des taux de transport ferroviaire et par péniche—ou ferroviaire au-delà de Vancouver, par exemple, jusqu'à Seattle—mais qu'il soit moins égal.

Je ne pense pas que les gens de Thunder Bay ou des ports comme ceux des Grands lacs et du bas Saint-Laurent . . . que ce soit Montréal, Trois-Rivières, Québec, Sept-Îles, Halifax ou Saint-Jean (T.-N.) aimeraient subir une perte de trafic, à moins que nous ayons ce genre de précaution ou de protection. Donc, si d'ici à 1990-1991 la Commission canadienne des transports peut alors s'engager aux termes de ce projet de loi

[Text]

will be the rate, you are not going to save any money moving that grain for export outside of the borders of Canada; the rate will be kept the same as what it would have been if it had gone down through Duluth or New Orleans or Seattle or any darn place else.

We certainly do not export any grain that I know of—unless it is the odd carload specialty crop, or a product of a specialty crop—to the United States; so export does not enter into it when grain moves across the border into the United States. It is a precaution, a safeguard in the interest of all the ports from Thunder Bay east—and the producers. It also avoids putting the Canadian Wheat Board in an impossible position in 1991. It may never happen, but surely as a safeguard and a precaution this makes damn good sense—in the interest of the taxpayer's money, the grain producers, the Canadian Wheat Board, and all the Canadian ports and our water systems and rail systems. It is even going to benefit—I hate to say it—the CNR and CPR. It is also some protection for them as a precaution and a safeguard.

I hope this persuades my colleagues that this amendment is worthy of inclusion. It may never have to be used, and I hope not. But if it is, and if there are actions taken by the United States Congress or the U.S. administration, again the Canadian Transport Commission can respond in kind. That is all it is for.

The Chairman: Mr. Kroeger, are your fears allayed by the substitution of the word "may" for "shall"?

Mr. Kroeger: No, I do not think so, Mr. Chairman—I think the general impact of it would be the same, the possibility would be created—any more than we would be reassured if that legislation of the U.S. Congress were labelled "may" rather than "shall".

The Chairman: Thank you.

The question then is on Mr. Benjamin's amendment that Bill C-155 be amended in Clause 36 by adding the following immediately after line 10 on page 17 and by renumbering subclause (2) as subclause (3) . . . Am I correct, Mr. Benjamin, in assuming that you did change the word "shall", to "may"?

• 1700

Mr. Benjamin: Yes.

The Chairman: Thank you.

(2) If the transportation or handling of grain produced east of Thunder Bay or Armstrong and destined for export to an overseas country is diverted away from Canadian ports, railway lines, and handling facilities in the United States, the Canadian Transport Commission shall reduce the annual rate scale by an amount so that

(a) rates to Thunder Bay, Armstrong, or Churchill do not exceed the cost of shipping grain from points west of Thunder Bay or Armstrong to Duluth or Superior;

[Translation]

et déclare que tel sera le taux, vous ne réalisez pas d'économies en transportant le grain destiné à l'exportation au-delà des frontières du Canada; le taux sera le même que si le grain avait été expédié par Duluth ou la Nouvelle-Orléans ou Seattle ou tout autre endroit perdu.

Nous n'exportons certes pas n'importe quel grain que je sache, a moins que ce ne soit un chargement d'une récolte spéciale, ou un produit d'une récolte spéciale; aux États-Unis; donc, l'exportation n'entre pas en ligne de compte lorsque le grain passe la frontière des États-Unis. C'est une precaution, une garantie dans l'intérêt de tous les ports situés à l'est de Thunder Bay, et des producteurs. On évite aussi de placer la Commission canadienne du blé dans une situation impossible en 1991. La situation peut ne jamais se présenter, mais du point de vue de la garantie et de la précaution, cela a du bon sens, dans l'intérêt de l'argent du contribuable, des producteurs de grain, de la Commission canadienne du blé et de tous les ports canadiens, de nos voies navigables et de nos chemins de fer. Ce système profitera aussi, je ne voudrais pas le dire aux compagnies CN et CP. C'est aussi une certaine protection pour elles du point de vue précaution et garantie.

J'espère que mes collègues sont persuadés que cet amendement mérite d'être inclus. IL ne servira peut-être jamais, je l'espère. Dans le cas contraire, et si le Congrès ou l'administration des États-Unis prend des mesures, la Commission canadienne des transports peut répondre en nature. C'est tout ce à quoi il sert.

Le président: Monsieur Kroeger, vos craintes sont-elles apaisées par le remplacement du mot «doit», par le mot «peut»?

M. Kroeger: Mon. Je ne pense pas, monsieur le président. Je pense que l'impact général sera le même que la possibilité existera. Pas plus que nous serions rassurés si les lois et règlements des États-Unis comprenaient le mot «peut» au lieu du mot «doit».

Le président: Merci.

La question porte maintenant sur l'amendement de M. Benjamin portant que le projet de loi C-155, article 36, soit modifié en ajoutant immédiatement après la ligne 10 de la page 17 et en numérotant le paragraphe (2) par (3) . . . Monsieur Benjamin, ai-je raison de dire que vous avez remplacé le mot «doit» par le mot «peut»?

M. Benjamin: Oui.

Le président: Merci.

(2) Si le transport et la manutention du grain produit à l'est de Thunder Bay ou d'Armstrong et destiné à être exporté vers un pays d'outre-mer est détourné des ports, chemins de fer et des installations de manutention canadiens aux États-Unis, la Commission canadienne des transports réduit le barème annuel, de telle sorte que:

(a) les taux pour Thunder Bay, Armstrong ou Churchill ne dépassent pas le coût d'expédition du grain d'endoits

[Texte]

(b) the combined cost of shipping grain by rail to Thunder Bay and by water from Thunder Bay to St. Lawrence ports does not exceed the cost of shipping grain from points west of Thunder Bay or Armstrong by rail or by rail and barge to New Orleans;

(c) rates to ports in British Columbia do not exceed the cost of shipping grain from points west to Thunder Bay or Armstrong to ports on the pacific coast of the United States.

Amendment negated; nays, 5; yeas, 4.

The Chairman: Mr. Reid.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): I have an amendment to Clause 36.(2).

I move that Clause 36.(2) of Bill C-155 be amended by striking out line 21 on page 17 and substituting the following therefor:

recent base year as defined in subsection 39.(1)

In effect, what it does is take the phrase "recent base year", the last phrase at the end of Clause 36.(2), and says that it be used as defined by Clause 39.(1) in the definitions to come.

The Chairman: Thank you.

The question is on the amendment to Clause 36.(2).

Amendment agreed to.

The Chairman: The question is on Clause 36.(2):

(2) For the purposes of subsection (1), base year revenues means the amount obtained by multiplying the rates applicable to the movement of grain under the tariffs of rates of the railway companies as derived from the base rate scale, taking into account sections 44 and 46, by the number of tonnes of grain actually moved by the railway companies from each point of origin on a line of railway in the Western Division in the most recent base year as defined by subsection 39.(1).

Mr. Mayer: Mr. Chairman, could somebody tell me what that means?

The Chairman: Mr. Lefebvre.

Mr. Denis Lefebvre (General Counsel, Transport Canada): Mr. Chairman, at the end of that clause we use the words "most recent base year" and we mean the most recent base year that is defined in Clause 39.(1); but in Clause 39.(1), we say "In this section". We define it just for the purpose of this section, so it is an oversight that we are correcting now.

The Chairman: He wants to know the general meaning of the clause.

Mr. Kroeger: Most recent base year?

The Chairman: Yes.

[Traduction]

situés à l'ouest de Thunder Bay ou d'Armstrong jusqu'à Duluth ou le Lac Supérieur;

(b) le coût combiné du transport ferroviaire du grain à Thunder Bay et par eau de Thunder Bay aux ports du Saint-Laurent, ne dépasse pas le coût du transport du grain à partir d'endroits situés à l'ouest de Thunder Bay ou d'Armstrong par chemin de fer ou par chemin de fer et péniche jusqu'à la Nouvelle-Orléans;

(c) les taux pour les ports de la Colombie-Britannique ne dépassent pas le coût du transport du grain à partir d'endroits situés à l'ouest de Thunder Bay ou d'Armstrong vers des ports de la côte du Pacifique des États-Unis.

Amendement rejeté: 5 contre, 4 pour.

Le président: Monsieur Reid.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Je propose un amendement à l'article 36.(2).

Je propose d'amender l'article 36.(2) du projet de loi C-155 en supprimant la ligne 21 à la page 17 et en la remplaçant par la suivante:

dernière année de référence selon la définition qu'en donne le paragraphe 39.(1).

En fait, il ne fait que prendre la phrase «dernière année de référence», de la fin de l'article 36.(2) pour qu'on l'emploie selon la définition qu'en donne l'article 39.(1).

Le président: Merci.

La question porte sur l'amendement de l'article 36.(2).

L'amendement est accepté.

Le président: La question porte sur l'article 36.(2).

(2) Pour l'application du paragraphe (1), «revenus de l'année de référence» s'entend du produit où le multiplicande correspond aux taux applicables aux mouvements du grain selon les tarifs des compagnies de chemins de fer découlant du barème de référence, compte tenu des articles 44 et 46, et où le multiplicateur correspond aux mouvements du grain, en tonnes, effectués par les compagnies de chemins de fer au départ de chaque point situé sur une ligne de la division de l'Ouest pendant la dernière année de référence selon la définition du paragraphe (1) de l'article 39.

M. Mayer: Monsieur le président, quelqu'un pourrait-il m'expliquer ce que cela veut dire?

Le président: Monsieur Lefebvre.

M. D. Lefebvre (conseiller général, Transports Canada): Monsieur le président, à la fin de cet article, nous employons les mots «dernière année de référence», et nous voulons dire la dernière année de référence selon la définition de l'article 39.(1). Toutefois, dans l'article 39.(1), nous disons: «Au présent article». Nous définissons l'année juste pour l'article; c'est une erreur que nous corrigeons maintenant.

Le président: Il veut savoir ce que l'article veut dire dans l'ensemble.

M. Kroeger: Dernière année de référence?

Le président: Oui.

[Text]

Mr. Mayer: It has to be questioned a little more.

It says:

39.(1) ... in respect of any crop year, means the latest calendar year or crop year for which variable costs have been determined ...

• 1705

Now, are they going to be determined on a crop-year basis, or an annual basis, or is there going to be a combination, or is there going to be an allowance to switch back and forth? Why is that worded the way it is so that it is ambiguous?

The Chairman: Dr. Heads.

Mr. Heads: Mr. Chairman, this was worded to give these two alternatives at the request of representatives of the Canadian Transport Commission, in order to give us maximum flexibility to do the costing as late as possible on the data that is available for each review.

Mr. Mayer: Is the data available on an annual basis and on a crop-year basis, or on a calendar-year basis and a crop-year basis? Is that stuff available equally?

Mr. Heads: The data at the moment is available on a calendar-year basis, but we were hoping that as the years went by we could refine the data and perhaps convert it to a crop-year basis, more adequately.

Mr. Mayer: So that is why the wording is ambiguous.

Mr. Heads: Yes.

Mr. Mayer: Why is it better for you to go on a crop year? I guess it is obvious, because if you deal in a crop year for the rate-setting mechanism, we should really be dealing on a crop year. I take it the railways publish their data, or make it available on a yearly basis, on an annual basis, a calendar-year basis.

Mr. Heads: Mr. Chairman, that is correct.

The Chairman: Clause 36(2) carried. Clause 36 as amended agreed to. Clause 37(1):

(1) There shall be included in each annual rate scale prescribed by the Commission pursuant to section 35 the percentages of the rates that are to be borne by the Government of Canada and the shippers of grain.

(2) For the purposes of subsection (1), the percentage to be borne by the Government of Canada for a crop year is equal to the quotient, expressed as a percentage obtained by dividing

(a) the estimated government commitment as defined by subsection (4), less an amount equal to the CN adjustment in respect of that crop year, plus or minus the total of the interim adjustment for the current crop year and the final adjustment for the preceding crop year, by

(b) the estimated eligible costs less an amount equal to the CN adjustment in respect of that crop year.

[Translation]

M. Mayer: Il faut l'approfondir.

Il dit:

39.(1) ... s'entend à l'égard d'une campagne agricole, de la dernière année ou campagne agricole pour laquelle la Commission a déterminé les coûts variables ...

Maintenant, vont-ils être déterminés selon une campagne agricole, une année ou y aura-t-il une combinaison, ou pourront-ils être déterminés par alternance? Pourquoi l'énoncé est-il rédigé de façon si ambiguë?

Le président: Monsieur Heads.

M. Heads: Monsieur le président, il a été rédigé ainsi pour donner les deux solutions à la demande des représentants de la Commission canadienne des transports, afin que nous ayons une souplesse maximale pour estimer les coûts le plus tard possible sur les données disponibles pour chaque examen.

M. Mayer: Est-ce que les données sont disponibles sur une base annuelle et selon une campagne agricole, ou sur une base annuelle civile et une campagne agricole? Les données sont-elles disponibles également?

M. Heads: Les données actuelles sont disponibles sur la base d'une année civile, mais nous espérons qu'à mesure que les années passeraient, nous pourrions convertir les données selon une campagne agricole, de façon plus appropriée.

M. Mayer: C'est pourquoi l'énoncé est si ambiguë.

M. Heads: Oui.

M. Mayer: Pourquoi vous est-il plus facile de vous fonder sur une campagne agricole? Je pense que c'est évident, car si vous prenez une campagne agricole pour établir les taux, nous devrions vraiment prendre une campagne agricole. Si je comprends bien, les compagnies de chemin de fer publient leurs données ou les rendent disponibles sur une base annuelle, une année civile.

M. Heads: C'est exact, monsieur le président.

Le président: L'article 36.(2) est adopté. L'article 36 est adopté tel que modifié. Article 37.(1):

(1) Le barème annuel fixé en vertu de l'article 35 doit mentionner le pourcentage des taux à supporter respectivement par l'état et les expéditeurs de grain.

(2) Pour l'application du paragraphe (1), le pourcentage à supporter par l'état pendant une campagne agricole est égal au quotient, en pourcentage, des montants suivants:

(a) la différence entre l'engagement financier estimatif de l'état, au sens de la définition du paragraphe (4), et l'indemnité CN pour cette campagne agricole, plus ou moins le total du rajustement provisoire pour la campagne agricole en cours et du rajustement définitif pour la campagne agricole précédente;

(b) la différence entre les coûts admissibles estimatifs et l'indemnité CN pour cette campagne agricole.

[*Texte*]

Mr. Mayer: Mr. Chairman, if I could make a suggestion, that would be an excellent riddle to put in a contest to see who could ungarble words the best.

Mr. Bockstael: There is an amendment by Mr. Benjamin to that clause. It is motion number 34, on line 28, which is the start of Clause 37.(2).

The Chairman: Apparently there are two amendments.

An hon. Member: I have one.

The Chairman: Mr. Benjamin's is first.

Mr. Benjamin: I move that Bill C-155 be amended in Clause 37 by striking out lines 28 to 45 at page 17 and lines 1 to 16 at page 18 thereof and substituting the following therefor:

(2) For the purpose of subsection (1), the percentage of a rate to be borne by the shippers of grain is equal to the quotient expressed as a percentage, obtained by dividing

(a) the rate that was in effect on the 16th day of June, 1983, by

(b) the rate prescribed by the Commission pursuant to Section 35.

(3) For the purpose of subsection (1) the percentage of a rate to be borne by the Government of Canada is equal to the difference between 100% and the percentage to be borne by the shippers of grain as calculated in subsection (2).

• 1710

Mr. Chairman, with all that legal verbiage, the purport, intent, purpose, whatever of this amendment is that it maintains the existing grain rate for grain producers.

The Chairman: I do not think we have to go any further with that one, Mr. Benjamin. I think you were expecting that, were you not?

Mr. Benjamin: No, I was not.

The Chairman: Because the amendment changes the intent of the bill, as I read it at least, I would have to rule that the amendment is out of order.

Mr. Benjamin: Before you say that, Mr. Chairman . . .

The Chairman: You are too late.

Mr. Benjamin: Before you say that, I presume you would want . . .

The Chairman: It is a clear explanation, you see, and I do not have a choice.

Mr. Benjamin: But I presume you would want to hear from anyone on the committee who might want to argue about its being in order.

The Chairman: No, no, I would not think so. When it is out of order, it is out of order.

Mr. Benjamin: You may not want to, but do you not think you should?

[*Traduction*]

M. Mayer: Monsieur le président, si je puis me permettre une suggestion, ce serait une excellente idée de faire un concours pour voir qui pourrait déchiffrer le mieux ces mots.

M. Bockstael: M. Benjamin a proposé un amendement au sujet de cet article. Il s'agit de la motion 34, ligne 28, qui est le début de l'article 37.(2).

Le président: Il y a deux amendements apparemment.

Une voix: J'en ai un.

Le président: Celui de M. Benjamin passe avant.

M. Benjamin: Je propose que l'article 37 du projet de loi C-155 soit amendé par la suppression des lignes 30 à 47 à la page 17, ainsi que des lignes 1 à 20 à la page 18, et leur remplacement par ce qui suit:

(2) Pour l'application du paragraphe (1), le pourcentage d'un taux à supporter par les expéditeurs de grain est égal au quotient exprimé en pourcentage des montants suivants:

(a) le taux qui était en vigueur le 16^e jour de juin 1983;

(b) le taux prescrit par la Commission conformément à l'article 35.

(3) Pour l'application du paragraphe (1), le pourcentage d'un taux à supporter par l'État est égal à la différence entre cent pour cent et le pourcentage, déterminé conformément au paragraphe (2), à supporter par les expéditeurs de grain.

Monsieur le président, avec tout ce verbiage légal, le sens, l'intention, le but, ou autre, de cet amendement est que le taux actuel du grain demeure le même pour les producteurs.

Le président: Je ne pense pas qu'on donne suite à cet amendement, monsieur Benjamin. Vous vous attendiez à cette réaction, n'est-ce pas?

M. Benjamin: Pas du tout.

Le président: Parce qu'il change l'intention du projet de loi, comme je le lis, je suis obligé de déclarer qu'il n'est pas recevable.

M. Benjamin: Avant que vous disiez cela, monsieur le président . . .

Le président: Trop tard.

M. Benjamin: Avant de dire cela, je suppose que vous désireriez . . .

Le président: C'est une claire explication, voyez-vous, et je n'ai pas le choix.

M. Benjamin: Mais je suppose que vous voudrez bien entendre un membre du comité qui voudrait contester la décision.

Le président: Non, non, je ne pense pas. Lorsque ce n'est pas recevable, ce n'est pas recevable.

M. Benjamin: Vous pouvez ne pas le vouloir, mais ne pensez-vous pas que vous le devriez?

[Text]

The Chairman: You are violating the principle of the bill. I will call upon Madam Côté.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, the Chair always allows an argument.

The Chairman: Not after a ruling.

Mme Côté: Monsieur le président, je propose que l'article 37 du projet de loi C-155 soit modifié par:

(a) substitution aux lignes 35 et 36, page 17, de ce qui suit:

cier estimatif de l'État et l'indemnité

Tout le monde a compris qu'il s'agit de la fin du mot «financier». Et:

b), par la suppression des lignes 5 à 20, à la page 18.

En fait, il s'agit d'être concordant à la référence à l'article 37.(1)a) par la suppression du paragraphe (4) de l'article 37.

The Chairman: Do you have an explanation of that?

An. hon. Member: Dropping "as defined by subsection (4)".

The Chairman: Just a minute now until I figure this out. First...

Mme Côté: L'article 37.(2)a). On enlève les mots selon le sens de la définition du paragraphe (4). Le paragraphe (4), comportant les alinéas a) et b), disparaît complètement à la page 18.

Le président: Donc, madame Côté, vous proposez cet amendement au paragraphe (2) au lieu du paragraphe (1)?

Mme Côté: Je propose...

Le président: Non!

Mme Côté: Oui, je le peux très bien.

Je propose que l'article 37.(2)a) soit modifié en substituant, aux lignes 35 et 36, page 17, ce qui suit:

cier estimatif de l'État et l'indemnité

Le président: Très bien.

• 1715

The Chairman: Thank you. I would just point out to members that it is line 34 in the English version...

Mrs. Côté: That is right.

The Chairman: —so there is a little discrepancy in the line numbers. So it strikes out the words "as defined by subsection (4)".

Shall the amendment carry?

Mrs. Côté: No, just a minute.

Monsieur le président, je pense qu'il faut bien comprendre pourquoi on doit enlever ces mots-là. C'est à cause du deuxième amendement qui dit de supprimer les lignes 5 à 20, page 18, dans les textes français,

and by striking out lines 5 to 16 on page 18.

[Translation]

Le président: Vous violez le principe du projet de loi. Je donne la parole à M^{me} Côté.

M. Benjamin: Monsieur le président, le président permet toujours un argument.

Le président: Pas après une décision.

Mrs. Côté: Mr. Chairman, I move that Clause 37 of Bill C-155 be amended by:

(a) substituting the following for the lines 35 and 36 at page 17 in the French text:

"cier estimatif de l'État et l'indemnité".

Everybody realized it was the end of the word "financier" and:

(b) by striking out lines 5 to 20 at page 18.

In fact, one must be concordant with reference to Clause 37.(1)a) by striking out subsection (4) of Clause 37.

Le président: Pouvez-vous nous expliquer?

Une voix: Supprimer «selon la définition du paragraphe (4)».

Le président: Attendez une minute que j'essaie de comprendre. Premièrement...

Mrs. Côté: Clause 37.(2)(a). We strike out the words according to the meaning of the definition of subsection (4). Comprising paragraphs (a) and (b), subsection (4) disappears completely at page 18.

The Chairman: Then, Madam Côté, you move this amendment at subsection (2) instead of subsection (1)?

Mrs. Côté: I move...

The Chairman: No,

Mrs. Côté: Yes, I can very well do it.

I move that Clause 37.(2)(a) be amended by substituting for lines 35 and 36, page 17, the following:

estimated government commitment and the adjustment.

The Chairman: Very well.

Le président: Merci. Je veux faire remarquer aux membres que c'est la ligne 34 du texte anglais...

Mme Côté: C'est juste.

Le président: ... il y a un léger écart dans les numéros des lignes. On supprime donc «au sens de la définition du paragraphe (4)».

L'amendement est-il approuvé?

Mme Côté: Non, un instant.

Mr. Chairman, I think we must understand why these words must be deleted. It is because of the second amendment which says to delete lines 5 to 20 on page 18 in the French text

et en supprimant les lignes 5 à 16, page 18.

[Texte]

En fait, c'est la disparition complète du paragraphe (4) de l'article 37.

Le président: Je comprends.

Mme Côté: Merci, monsieur le président.

The Chairman: So the amendment is that the words "as defined by subsection (4)" be deleted. The reason for it is because subsection (4) is being deleted by a subsequent amendment.

Mr. Mayer: I understand that, Mr. Chairman. But my question would be either to the parliamentary secretary or the officials as to why it was thought it was needed in the first place, and what was the reason for taking it out. Presumably there was a reason for putting it in. If the reason for taking it out is simply because we are taking it out, I would like to know what the reason for putting it in was.

The Chairman: Mr. Kroeger.

Mr. Kroeger: Mr. Chairman, I would be glad to explain that now, if you like, or when we get to Clause 39.(4).

The Chairman: You can explain it now.

Mr. Kroeger: Okay. In the legislative task force we faced a fairly important question of substance having to do with how you define the government commitment in relation to volumes of grain that move. Quite late in the process we obtained a decision from the government on which way to go, which I am going to explain in a moment. Therefore, we put the correct definition of government commitment in Clause 54.(1), in the definitions; they are in alphabetical order, and members will find the correct definition of government commitment. We overlooked the need to delete Clause 37.(4), which is under discussion at the moment; it survived, and is an incorrect definition of government commitment.

Now, to illustrate the point of substance, the difference between these two, the clause that is proposed for deletion includes the words "multiplied by the number of tonnes". You would multiply the Crow benefit by the number of tonnes that move. The real point at issue here is that the government's commitment is \$651 million; \$651 million is what it costs to move 31.1 million tonnes of grain. What happens if volumes go down? Does the size of the Crow benefit go down with it, or does the Crow benefit remain constant? That was the question of substance that we had to get direction from ministers on.

I can illustrate this with a quite simple arithmetic example. You convert the Crow benefit of \$651 million into an amount per tonne; if you divide \$651 million by the 31.1 million tonnes, you get an amount per tonne of \$20.95. But if the volume were only 30 million instead of 31.1 million, you multiply \$20.95 by 30 million and you do not get \$651 million; you get \$628 million.

[Traduction]

In fact, this is the complete disappearance of subsection (4) of section 37.

The Chairman: I understand.

Madam Côté: Thank you, Mr. Chairman.

Le président: L'amendement est que les mots «au sens de la définition du paragraphe (4)» soient supprimés. La raison en est que le paragraphe (4) est supprimé par un amendement subséquent.

M. Mayer: Je comprends bien cela, monsieur le président. Mais ma question que je pose soit au secrétaire parlementaire ou aux fonctionnaires est à savoir pourquoi l'on pensait que le paragraphe était nécessaire au départ, et pourquoi on l'a supprimé. Il doit y avoir eu une raison de l'inclure. Si la raison pour laquelle nous le supprimons est tout simplement pour le fait de le supprimer, je voudrais savoir pourquoi on l'a inclus.

Le président: Monsieur Kroeger.

M. Kroeger: Monsieur le président, je serai heureux d'expliquer la chose dès maintenant, si vous voulez, ou quand nous aborderons l'article 39.(4).

Le président: Vous pouvez l'expliquer maintenant.

M. Kroeger: D'accord. Le groupe d'étude législatif a fait face à une importante question de substance en ce qui a trait à la définition de l'engagement pris par le gouvernement par rapport aux quantités de grain qui sont transportées. Tard durant l'étude, nous avons reçu une décision du gouvernement sur la façon de procéder que j'expliquerai dans un instant. Nous avons donc placé la définition de l'engagement du gouvernement dans l'article 54.(1), dans les définitions, en ordre alphabétique; les membres y trouveront la définition exacte de l'engagement du gouvernement. Nous avons négligé le besoin de supprimer l'article 37.(4) que nous sommes en train de discuter maintenant; le paragraphe a été laissé, mais c'est une définition inexacte de l'engagement du gouvernement.

Pour illustrer la question de substance, la différence entre les deux, l'article qu'on propose de supprimer comporte les mots «les mouvements de grain en tonnes». Vous multipliez la subvention du Nid-de-Corbeau par le nombre de tonnes de grain déplacé. La question est le fait que l'engagement du gouvernement est pour 651 millions de dollars. C'est ce que cela coûte de transporter 31.1 millions de tonnes de grain. Qu'arrive-t-il si la quantité baisse? Le montant de la subvention du Nid-de-Corbeau diminue-t-il en conséquence, ou la subvention demeure-t-elle constante? C'est la question relative à la substance pour laquelle nous voulions une directive de la part des ministres.

Je puis illustrer ceci d'une façon bien simple. Vous transformez la subvention du Nid-de-Corbeau de 651 millions de dollars en un montant par tonne; si vous divisez 651 millions de dollars par 31,1 millions de tonnes, vous obtenez le montant par tonne de \$20.95. Mais si le volume n'est que de 30 millions au lieu de 31,1 millions, vous multipliez \$20.95 par 30 millions et vous n'obtenez pas 651 millions de dollars mais 628 millions de dollars.

[Text]

The decision of the ministers was no, the government's commitment was to \$651 million, and \$651 million does not change even if the volume goes below 31.1 million. Therefore, the reference in subsection (4) of multiplying the Crow benefit by the amount actually moved is incorrect. It produces an incorrect result in substantive terms. It must come out. The correct decision is under government commitment in Clause 54, which is simply: government commitment consists of the Crow benefit, which is 651.6, plus accumulative government share of cost changes. I regret that this clause survived in the bill. We did not catch the need to delete it in time before the bill was printed. So here it is, but it must come out.

• 1720

Mr. Mazankowski: Does that mean, Mr. Kroeger, that if your production falls or your shipments fall the Crow benefit will increase?

Mr. Kroeger: The Crow benefit remains the same.

Mr. Mazankowski: I am sorry, the Crow benefit to the producer.

Mr. Kroeger: You are spreading the same amount of money over a smaller volume of grain.

Mr. Mazankowski: So it is an incentive to reduce production rather than encourage production.

Mr. Kroeger: No, on the contrary, it provides a modest degree of compensation to a producer whose income is reduced by, for example, a crop failure. His freight rate goes down.

Mr. Mayer: That is assuming that if a producer's crop goes down everybody's crop goes down. If a producer's crop goes down, and there is a record crop some place else, he pays . . .

Mr. Kroeger: I am sorry. We are talking about a blended freight rate which is system-wide.

Mr. Mayer: It scares the wits out of me when you start talking about blended things.

Mr. Mazankowski: Look what happened to the blended oil price.

Mr. Kroeger: It does not affect the freight rate paid by an individual producer no matter how much he ships. It is the total number of shipments across the system that determine the freight rate, and the decision-making by individuals has no bearing on the freight rate. A producer can double his production, and it will not affect his freight rate. So there is no personal disincentive to an individual producer.

Mr. Mayer: I realize that, Mr. Chairman. The point is that if an individual producer suffers a loss . . . What you are saying, Mr. Mazankowski, is if the producer's production goes down for some reason . . .

[Translation]

La décision des ministres a été négative; l'engagement du gouvernement est de 651 millions de dollars. Les 651 millions ne changent pas même si la quantité baisse en-dessous de 31,1 millions de tonnes. Donc la mention du paragraphe (4) de la multiplication de la subvention du Nid-de-Corbeau par le montant de grain transporté est inexacte. Cela donne un résultat incorrect en termes substantifs, et doit être supprimé. La décision est l'engagement du gouvernement prévu à l'article 54, qui est simple: l'engagement du gouvernement est la subvention du Nid-de-Corbeau, qui est de 651,6 plus la part de l'État dans la variation des coûts. Je regrette que cet article ait été laissé dans le projet de loi. Nous n'avons pas constaté le besoin de le supprimer avant l'impression du projet de loi. Il faut le supprimer.

M. Mazankowski: Ceci veut-il dire, monsieur Kroeger, que la subvention du Nid-de-Corbeau augmentera si la production baisse ou que la quantité des envois diminue?

M. Kroeger: La subvention du Nid-de-Corbeau demeure la même.

M. Mazankowski: Je regrette, je veux dire la subvention du Nid-de-Corbeau à l'intention des producteurs.

M. Kroeger: Vous étendez le même montant d'argent sur une quantité moindre de grain.

M. Mazankowski: Cela encourage à diminuer la production plutôt qu'à l'augmenter.

M. Kroeger: Au contraire, elle accorde une compensation modeste au producteur dont le revenu est diminué par un défaut de récolte, par exemple. Le taux du transport baisse alors.

M. Mayer: Si on prend pour acquis que si la récolte d'un producteur échoue, la récolte de tous les autres échoue également. Si la récolte d'un producteur échoue et qu'une récolte extraordinaire se produit ailleurs, il paie . . .

M. Kroeger: Je regrette, mais nous parlons d'un taux mixte de transport qui est à l'échelle du système.

M. Mayer: Cela me fait peur quand on parle de choses mixtes.

M. Mazankowski: Constatons ce qui s'est passé pour le prix mixte du pétrole.

M. Kroeger: Cela n'influe pas sur le taux de transport payé par un producteur particulier, quelque soit le montant qu'il expédie. C'est le nombre total d'expéditions dans tout le système qui détermine le taux et les décisions prises par les individus ne touchent pas le taux du transport. Un producteur peut doubler la quantité de sa production mais cela n'influera pas sur son taux de transport. Le producteur n'est pas personnellement découragé.

M. Mayer: Je me rends compte de cela, monsieur le président. Le fait est que si un producteur particulier subit une perte . . . Dites-vous, monsieur Mazankowski, que si la production d'un producteur baisse pour une certaine raison . . .

[Texte]

The Chairman: Mr. Mazankowski has the floor, Mr. Mayer.

Mr. Mazankowski: That is quite all right.

The Chairman: Okay.

Mr. Mayer: If the overall production is maximum, then Mr. Mazankowski's point is well taken.

Mr. Kroeger: I think so. I think that is right, Mr. Chairman. In the case of a hailstorm, which can be extremely local, you do not cover it with a freight rate, you cover it with crop insurance or something. But if you are talking about a Prairie-wide drought, which affects two out of the three Prairie provinces, and has a dramatic effect on the level of production in those provinces, and affects a large number of producers, it also affects the freight rate.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, when you look at 31.1 million, it works out to so many dollars per tonne. But, if only 30 million tonnes were shipped, that would reduce the Crow benefit payments. Ministers have said, no, we are committed to \$651 million; we pay \$651 million. So at the end of that year in which only 30 million tonnes were shipped, does that mean that the railways get paid an amount, not a rate, that would be more per tonne than if they had shipped 31.1?

Mr. Kroeger: No. The railways get paid for what they move, and they get paid at the prescribed freight rate. The only beneficiary is the producer. If Mr. Benjamin would like to look at the immediately following clause, which is Clause 37.(2), I can illustrate to him how that works. But we are really talking about the split of the freight rate between the government and the producers. The railway knows what it is going to get paid. It is going to get paid a compensatory rate. Then the rest of this section has to do with how you split that rate up between the government and the producer. The higher the production is, the higher the producers' share goes and if production comes down, the producer's share of the freight rate goes down.

• 1725

Mr. Benjamin: Let us say you had a situation of a 30 million-tonne movement—and the railways still get their dollars per tonne—that the governments fund the difference, the lesser amount that would be paid to the railroads would be carried over in some kind of a reserve account that would allow for an increase in the cap in a subsequent year.

Mr. Kroeger: Yes, we looked at that in the legislative task force. It would have been quite complex to do. You would have had to create a special fund and various provisions of the Financial Administration Act would probably have come into play. To translate it into legislative wording, I think, would have made the bill even more impenetrable than it is now. Finally, the reason for not doing it was that, given recent

[Traduction]

Le président: Monsieur Mazankowski a la parole, monsieur Mayer.

M. Mazankowski: D'accord.

Le président: Très bien.

M. Mayer: Si la production totale est maximale, monsieur Mazankowski a raison.

M. Kroeger: Je suis d'accord. En cas de tempête de grêle, qui peut être limité au plan très local, vous ne couvrez pas laperte au moyen d'un taux de transport mais plutôt avec une assurance des récoltes. Mais si vous parlez d'une période de sécheresse qui afflige toutes les Prairies, qui afflige deux des trois provinces des Prairies, et qui influe de façon dramatique sur le niveau de la production de ces provinces et qui touche un grand nombre de producteurs, elle influera aussi sur le taux du transport.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, quand vous parlez de 31,1 millions, il s'agit alors de tant de dollars par tonne. Mais si on expédiait seulement 30 millions de tonnes, les versements de la subvention du Nid-de-Corbeau seraient diminués. Les ministres ont dit: non. Nous nous sommes engagés pour 651 millions de dollars, nous paierons 652 millions de dollars. À la fin d'une année durant laquelle on a expédié 30 millions de tonnes seulement, cela voudra-t-il dire que les chemins de fer obtiendront un montant, non pas un taux, qui serait supérieur par tonne à celui qu'ils obtiendraient s'ils avaient expédié 31,1 millions de tonnes?

M. Kroeger: Non. Les chemins de fer sont rémunérés pour la quantité qu'ils transportent et ils sont payés selon le taux effectif du transport. Le seul bénéficiaire est le producteur. Si M. Benjamin regarde l'article 37.(2) qui suit immédiatement, il verra comment cela fonctionne. Mais nous parlons effectivement du partage du taux entre le gouvernement et les producteurs. Les chemins de fer savent le montant qu'ils doivent recevoir. Ils bénéficieront d'un taux compensatoire. Le reste de l'article établit comment vous partagez le taux entre l'État et le producteur. Plus la production est élevée, plus la part du producteur augmente et si la production baisse, la part du taux du producteur baisse.

M. Benjamin: Disons qu'il y a déplacement de 30 millions de tonnes; les chemins de fer recevront leurs dollars par tonne; le gouvernement financera la différence; le montant moindre sera versé aux chemins de fer et sera reporté à un compte de réserve qui permettra une augmentation du plafonnement dans une année subséquente.

M. Kroeger: Oui, l'équipe d'étude législative a étudié cette question. C'est une question complexe. Nous aurions été contraints de créer un fonds spécial et invoquer certaines dispositions de la Loi sur l'administration financière. Le fait de traduire ces dispositions dans le texte législatif aurait rendu le projet de loi encore plus incompréhensible qu'auparavant. La raison de cette omission est que, vu les tendances récentes de la

[Text]

trends in western grain production, it did not look to us as though this was a situation that would arise very often. The upper of the trend has been markedly upward and the likelihood of there being many years in which you would get shipments under 31.1 seemed not very great.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, Mr. Kroeger has said that where the tonnage was in excess of 31.1, the producers would pay more, which I think proves the point made by Mr. Mazankowski. I am confident all members of the committee want to provide all the incentives possible for increased production, if nothing else to meet the target set by the Canadian Wheat Board. Then the objectives of the bill destroy the objectives of the Canadian Wheat Board, the desire of grain producers and, I think, MPs from all sides, to increase production. Grain producers would be stupid to raise production; it is going to cost them more to move. I mean, the incentive is wiped out, is it not?

Mr. Kroeger: No, because train transportation costs are such a small proportion of overall producer costs. A producer who is looking at the question of increasing his production, has to look at various costs that he is going to face, such as fertilizer price increases.

An hon. Member: That he knows.

Mr. Kroeger: He has to take all those into account and decide whether the pay-off from that is going to be sufficient to warrant his making the investment. Now, in Dr. Gilson's report, he points out on the first page of Chapter 2 that in 1981 farm cash receipts in the three Prairie provinces, were \$9.5 billion. Grain transportation costs were \$150 million. Even with the sort of escalation that will take place if the bill is passed, for the foreseeable future, grain transportation costs will remain a very small proportion of total farm costs. So the impact on the freight rate from increased production, in relation to all the other farms costs that are in play, would be very slight. In any case, volume increases by an individual producer do not affect his freight rate. It is system-wide volume increases that determine the freight rate. We would not expect that there would in fact be a serious disincentive.

The Vice-Chairman: Mr. Mayer.

• 1730

Mr. Mayer: Mr. Chairman, do the government officials intend to do anything with Clause 54 under "definitions" under government commitment? It seems to me there is a possibility there of that clause ... Under (b) it says:

but shall not exceed the difference between the eligible costs and the base year revenues within the meaning of subsection 36(2)

It seems to me that clause provides for the diminution of the \$651.6 million. Do you have the intention to adjust that?

Mr. Kroeger: No, Mr. Chairman, because that phrase, after the definition of government commitment, is a safeguard. I said that if production goes below 31.1, the producer's share of the freight rate is reduced, and if there were extreme reduction in production, you could take his freight rate back down to

[Translation]

production du grain de l'Ouest, il n'a pas semblé que ce genre de situation se produirait très souvent. La tendance a été vers la hausse de la production et il ne paraît pas que nous aurons très souvent des expéditions inférieures au total de 31.1 millions de tonnes.

M. Benjamin: Monsieur le président, M. Kroeger a dit que si la quantité en tonnes dépasse 31,1 millions, le producteur aura à payer davantage, ce qui prouve l'argument de M. Mazankowski. Je suis sûr que tous les membres du comité veulent fournir tous les stimulants possibles pour augmenter la production, même si ce n'est que pour réaliser les objectifs de la Commission canadienne du blé. Les objectifs du projet de loi compromettent les objectifs de la Commission canadienne du blé, le désir des producteurs de grain et des députés de tous les partis, de stimuler la production. Les producteurs seraient stupides si en augmentant leur production ils doivent payer davantage. Le stimulant disparaît alors, n'est-ce pas?

M. Kroeger: Non, parce que les coûts de transport ferroviaire ne sont qu'un petit pourcentage des coûts généraux des producteurs. Un producteur qui veut augmenter sa production doit examiner les divers coûts qu'il doit encourir, comme la hausse du prix des fertilisants.

Une voix: Il le sait.

M. Kroeger: Il doit tenir compte de tous ces coûts et décider si le grain est suffisant pour justifier l'investissement. Dans le rapport du docteur Gilson, on disait à la page 1 du chapitre 2 qu'en 1981, les recettes en comptant agricoles dans les trois provinces des Prairies étaient de \$9,5 milliards. Le coût du transport du grain était de \$150 millions même avec la hausse qui se produira si le projet de loi est accepté, les coûts de transport du grain demeureront dans l'avenir prévisible une petite proportion du coût agricole global. L'incidence de l'augmentation de la production sur le taux du transport sera modeste par rapport aux autres coûts de l'exploitation agricole. De toute façon, l'augmentation de la quantité des envois d'un producteur individuel ne touche pas son taux. Ce sont les augmentations à l'échelle du système qui établissent le taux du transport. Nous ne vous attendons pas, de fait, à ce que les producteurs soient découragés.

Le vice-président: Monsieur Mayer.

M. Mayer: Monsieur le président, les fonctionnaires ont-ils l'intention de faire quoi que ce soit avec l'article 54 selon les «définitions» de l'engagement du gouvernement. Il me semble qu'il soit possible, à l'alinéa (b) ...

Cette somme ne peut cependant pas excéder la différence entre les coûts admissibles et les revenus de l'année de référence, au sens du paragraphe 26(2).

Il me semble que cet article prévoit la diminution du 651,6 millions de dollars. Avez-vous l'intention de modifier cela?

M. Kroeger: Non, monsieur le président, parce que cette phrase est une protection après la définition de l'engagement de l'État. J'ai dit que si la production est inférieure à 31.1 millions de dollars, la part du taux du producteur diminue et s'il se produit une réduction extrême de production, vous

[Texte]

Crow. That clause Mr. Mayer refers to simply says that the producer will never pay less than Crow. In other words, it puts a floor under the producer's contribution. The producer's contribution in 1985-1986 might be \$9 a tonne, whereas Crow is about \$5. Then supposing you had a drastic set of . . .

Mr. Mayer: Circumstances of reduced production.

Mr. Kroeger: —reduced production, your producer's freight rate would start to go down again, from \$9 to \$7 to \$6, but this clause says, even with this bill, you will never pay less than Crow.

Mr. Mayer: I would read that clause where it says:

but shall not exceed the difference between the eligible costs and the base year revenues

So if the base year revenues that are established every four years happen to be very high, let us say, relative to current production . . .

Mr. Kroeger: Base-year revenues are always going to be essentially Crow revenues with minor adjustments. Base-year revenues are always going to be in the range of \$150 million. There will only be minor adjustments to those. So what you are talking about in Clause 54 is that the size of the government commitment can never be bigger than the gap that existed between Crow and the eligible costs. And then if you read on:

to take into account the tonnage of grain actually moved in that crop year

It is just a way of expressing the concept that, yes, the \$651 million is firm and will be spread over fewer and fewer tonnes in this unlikely contingency of production declining drastically. In the absurd case of only 10 million tonnes moved, you would be moving it for free. There would be no producer contribution at all. Nobody expects we are going to get down to 10 million tonnes and you would have to get down, if I remember the figures correctly, to something like 21 tonnes a few years from now before your producer freight rate got back down to Crow and this floor took effect.

Mr. Mayer: Tell me where I am wrong in my reasoning then. It says that it shall not exceed the difference. If you did have some very big variances in an individual crop year that lowered the gap between the eligible costs and the producer costs, and it says that it shall not exceed the difference between the eligible costs and the base year costs, then you could get a very small figure that would certainly be less than the \$651 million. Am I wrong? Where is the fallacy in my logic?

Mr. D. Lefebvre: The costs go down to the producer. Now, the overall cost of transporting grain . . .

Mr. Mayer: Yes.

Mr. D. Lefebvre: If you have only 20 million tonnes, the cost goes down drastically.

[Traduction]

pouvez réduire son taux à celui du Nid-de-Corbeau. L'article dont M. Mayer parle, dit tout simplement que le producteur n'aura jamais à payer moins que le Nid-de-Corbeau. En d'autres mots, il existe une limite à la contribution du producteur. La contribution du producteur en 1985-1986 peut être de \$9 la tonne, tandis que le Nid-de-Corbeau est d'environ \$5. Si vous faites alors face . . .

M. Mayer: . . . à une diminution de production.

M. Kroeger: . . . à une diminution de la production, le taux du producteur commence à baisser, de \$9 à \$7 à \$6, mais l'article stipule, même dans ce projet de loi, que vous n'aurez jamais à payer moins que le taux du Nid-de-Corbeau.

M. Mayer: Je veux lire cet article où l'on dit:

Cette somme ne peut cependant pas excéder la différence entre les coûts admissibles et les revenus de l'année de référence . . .

Donc, si les revenus de l'année de référence qui sont établis tous les quatre ans sont très élevés, par rapport à la production courante . . .

M. Kroeger: Les revenus de l'année de référence seront toujours ceux du Nid-de-Corbeau avec des rajustements mineurs. Les revenus de l'année de référence seront toujours de l'ordre de 150 millions de dollars. Il n'y aura que des rajustements insignifiants à ces revenus. Vous parlez donc dans l'article 54, d'un engagement de l'État qui ne sera jamais supérieur à l'écart qui existe entre le tarif du Nid-de-Corbeau et les coûts admissibles. Si vous continuez de lire,

. . . en fonction des mouvements du grain, en tonnes, effectués pendant cette campagne agricole.

Il s'agit là simplement d'exprimer le concept selon lequel le montant de 651 millions de dollars est un montant fixe qui s'étendra sur un nombre toujours moindre de tonnes dans le cas où la production diminuerait de façon marquée, ce qui n'est pas vraisemblable. Si, par exemple, on ne transportait que 10 millions de tonnes, leur transport serait gratuit. Aucune contribution ne serait prévue de la part des producteurs. Personne ne s'attend à ce que la production baisse à 10 millions de tonnes, et on devra, si je me souviens bien en arriver à environ 21 tonnes dans quelques années avant que le taux du transport des producteurs ne se compare à celui du Nid-de-Corbeau et que le minimum entre en vigueur.

M. Mayer: Dites-moi si j'ai tort. L'article stipule qu'on ne doit pas excéder la différence. Si vous constatez des variations très grandes durant une campagne agricole déterminée qui ferait baisser l'écart entre les coûts admissibles et les coûts des producteurs, et que l'article stipule qu'on ne doit pas excéder la différence entre les coûts admissibles et les revenus de l'année de référence, vous aurez alors un petit montant qui sera certainement moins que 651 millions de dollars. Ai-je tort? Où fais-je défaut dans mon raisonnement?

M. D. Lefebvre: Le coût au producteur diminue, le coût global du transport du grain . . .

M. Mayer: Oui.

M. D. Lefebvre: Si vous n'obtenez que 20 millions de tonnes, le coût en baissera considérablement.

[Text]

Mr. Mayer: But you are comparing them against the base year.

Mr. D. Lefebvre: Yes, let us say that the base-year revenue is \$150 million, and as the costs go down—in total, let us say it was \$600 million—you have less that \$651 million between the costs and the base-year revenue. So if you pay the whole \$651 million, the producers would pay less than \$150 million.

• 1735

Mr. Kroeger: Let me put some simple arithmetic around this, Mr. Chairman.

Suppose that the cost of moving a tonne of grain is \$30. So if you move 30 million tonnes, 30 million tonnes times 4, times \$30 is \$900 million. So there is a lot of margin in there. From the \$900 million you would subtract the \$150 million, so you have a gap of \$750 million. You have a clear \$100-million cushion between the \$651 million and the \$750 million.

Now, suppose that grain production falls by one-third. The cost of moving it is still \$30 a tonne, but now you have only 20 million tonnes moving. So 20 million times \$30 is \$600 million. So the total eligible costs in that year are only \$600 million. But the government's commitment is \$651 million. So you put in this limitation. The total eligible costs are \$600 million. You always subtract the base year revenues. That is Crow. Subtract the \$150 million. Now what you have left is \$450 million. But the government is committed to paying \$650 million.

So the producer always pays at least Crow, and the government pays the difference between Crow and total system costs, provided that that difference is at least \$651 million. Otherwise, the government simply retains the money.

Mr. Mayer: The total system costs would have to be \$800 million or above, in order that the \$600 million that the producer would not pay . . .

Mr. Kroeger: Yes. Now, the total system costs for a variety of reasons, rising production, inflation and so forth, are going to keep going up. This is a very hypothetical example, but in drafting legislation you try to think of all kinds of contingencies.

Mr. Mayer: Mr. Chairman, do you understand all this?

The Chairman: I guess the point I am trying to make is . . . I do not understand why we are discussing Clause 54 at the moment.

Mr. Mayer: I will tell you why, Mr. Chairman. When the amendments moved to delete Clause 37, reference was made to the definition of government commitment, and if you follow it through . . . I was concerned that if we are deleting Clause 37.(4) we do not end up leaving in something that accomplishes what was deleted. I think I have had it explained to my own satisfaction. I was wondering if the chairman had it

[Translation]

M. Mayer: Mais vous les comparez avec l'année de référence.

M. D. Lefebvre: Oui. Disons que les revenus de l'année de référence sont 150 millions de dollars. Si les coûts baissent, soit en tout à 600 millions de dollars, vous avez moins que 651 millions de dollars entre les coûts et les revenus de l'année de référence. Si vous versez le 651 millions, les producteurs auront à payer moins de 150 millions de dollars.

M. Kroeger: Faisons de l'arithmétique ordinaire, monsieur le président.

Prenons pour acquis que le coût du transport d'une tonne de grain est \$30. Si vous transportez 30 millions de tonnes, 30 millions de tonnes multipliés par 4, multipliés par \$30 est 900 millions de dollars. Il y a donc une grande marge. Vous soustrayez du 900 millions de dollars 150 millions et vous avez un écart de 750 millions de dollars. Il y a donc un coussin de 100 millions de dollars entre le 651 millions et le 750 millions.

Si la production du grain baisse d'un tiers, le coût du transport demeure \$30 la tonne, mais vous ne transportez que 20 millions de tonnes. Donc 20 millions multiplié par \$30 donne 600 millions de dollars. Les coûts admissibles totaux pour cette année-là ne sont que de 600 millions de dollars. Vous avez donc imposé une limite. Les coûts admissibles totaux sont de 600 millions de dollars. Vous devez soustraire les revenus de l'année de référence. Cela est le Nid-de-Corbeau. Soustrayez 150 millions de dollars. Vous avez donc 450 millions de dollars. Mais l'État s'engage à verser 651 millions de dollars.

Le producteur paie au moins le taux du Nid-de-Corbeau, et l'État paie la différence entre le taux du Nid-de-Corbeau et le coût global du système, pourvu que la différence soit d'au moins 651 millions de dollars. Le gouvernement ne fera que conserver l'argent dans le cas contraire.

M. Mayer: Le coût global du système doit être de 800 millions de dollars ou plus, pour que le 600 millions de dollars que le producteur n'aura pas à verser . . .

M. Kroeger: Oui. Les coûts globaux du système vont augmenter pour diverses raisons, comme la production allant en augmentant, l'inflation et ainsi de suite. C'est là un exemple très hypothétique, mais en rédigeant un projet de loi, on doit tenir compte de tous ces facteurs.

M. Mayer: Monsieur le président, comprenez-vous tout cela?

Le président: Ce que je veux dire, c'est que je ne comprends pas pourquoi nous discutons présentement l'article 54.

M. Mayer: Je vais vous le dire, monsieur le président. Quand on a proposé les amendements en vue de supprimer l'article 37, on a mentionné la définition de l'engagement de l'État. Je me demande si, en supprimant le paragraphe 37.(4), on ne laisse pas une disposition qui permettra de conserver ce que nous voulons supprimer. Je crois que je m'explique la question. Je me demande si le président est satisfait de son

[Texte]

explained to his satisfaction, because if I have to have it explained again, I may refer back to the chairman for clarification.

The Chairman: I would say that is a bit facetious, Mr. Mayer. I think it is up to a member to . . .

Mr. Mazankowski: He is acting like he is in the Chair.

The Chairman: Yes. That is a point well taken, Mr. Mazankowski.

Mr. Mayer: The point is, this is a very complex rate-setting mechanism, and it defies anybody to easily understand it. I am wondering if there is not a better way of stating some of these definitions so that they could be a little more straightforward and less esoteric and oblique.

I think the discussion highlights the need for some of those things. I defy even the parliamentary secretary, despite all of his wisdom, which he showed last night in some of his exchanges with Mr. Mazankowski, to understand some of these things that are very cerebral. Maybe he is conversant with them, but I certainly find it more than a little bit difficult.

Thank you, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Is your question answered on that, Mr. Benjamin? Do you think you understand it and have had your question answered?

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, this is one of several of the crunchier parts of the legislation, and is referring to the cap.

• 1740

Mr. Chairman, through you to Mr. Kroeger, when Mr. Kroeger gave evidence that the incentive for increased production is not hurt because compared to other input costs of the grain producer—fertilizers, sprays, farm fuels, whatever—freight costs are a minor part or a small part, in the research you have looked at or had done or whatever, was consideration given to the fact that in terms of input costs, grain producers in times of low prices have difficulty in getting grain delivered, but particularly in times of their marginal operations, for example of last year and the year before, the grain producer can make some decisions about his input costs. Ask any fertilizer dealer or dealer in herbicides and insecticides or farm fuels . . .

The Vice-Chairman: Mr. Benjamin, I call you to order. We are on an amendment on Clause 37.(2) and we were discussing the definition of estimated government cost. Now you are entering into an argument with the witness over an explanation he gave earlier that is not part of this definition.

Mr. Benjamin: I am sorry, Mr. Chairman. The witness and I and others were talking about the cap of 31.1 million tons and the application of this clause. Now grain producers can reduce . . .

The Vice-Chairman: The motion is to take this clause out at the moment, and I suggest to you, Mr. Benjamin when we get

[Traduction]

explication, parce que si j'ai à fournir une nouvelle explication, je demanderai au président des éclaircissements.

Le président: Cela veut être plaisant, monsieur Mayer. C'est au moment de . . .

M. Mazankowski: Il agit comme s'il était au fauteuil.

Le président: C'est bien dit, monsieur Mazankowski.

M. Mayer: Il s'agit ici d'un dispositif très complexe d'établissement des taux, et c'est difficile à comprendre. Je me demande s'il n'y a pas une meilleure façon d'établir ces définitions de façon qu'elles soient plus directes et moins ésothériques et ambiguës.

Je crois que nos délibérations soulignent le besoin d'éclaircissements. Je mets le secrétaire-parlementaire même, en dépit de la sagesse qu'il a manifestée hier lors de sa discussion avec M. Mazankowski, au défi de comprendre certaines de ces questions qui sont, certes, cérébrales. Peut-être est-il au courant de ces choses, mais moi, je les trouve un peu difficiles à comprendre.

Merci, monsieur le président.

Le vice-président: A-t-on répondu à votre question, monsieur Benjamin? Avez-vous compris?

M. Benjamin: Monsieur le président, il s'agit ici d'une des parties du projet de loi des plus complexes, et je fais allusion au plafonnement.

Monsieur le président, quand M. Kroeger a déclaré que le stimulant à l'augmentation de la production ne serait pas compromis parce que, par rapport à d'autres coûts du producteur de grain, fertilisants, vaporisateurs, carburants, etc., le coût du transport est une dépense mineure, avez-vous lors de votre recherche, tenu compte du fait qu'en fonction des coûts d'entrée, les cultivateurs de grain éprouvent de la difficulté, quand les prix sont faibles, à faire expédier leur grain et surtout lors des périodes où l'exploitation est marginale, comme l'an dernier et l'année précédente, quand le cultivateur de grain doit prendre des décisions quant aux coûts. Demandez à n'importe quel négociant de fertilisants ou d'herbicides ou d'insecticides . . .

Le vice-président: Monsieur Benjamin, je vous rappelle à l'ordre. Nous en sommes à un amendement de l'article 37(2) et nous discutons la définition de la part du coût du gouvernement. Vous entamez un argument avec le témoin au sujet d'une explication qu'il a donnée plus tôt et qui ne traite pas de la définition.

M. Benjamin: Je regrette. Le témoin et moi et d'autres parlons du plafonnement de 31,1 millions de tonnes et de l'application de cet article. Les producteurs de grain peuvent diminuer . . .

Le vice-président: La proposition est de supprimer cet article, dans le moment. Je vous suggère, monsieur Benjamin,

[Text]

to Clause 54 and you want to go through that formula again with Mr. Kroeger . . .

Mr. Benjamin: No, no I am not talking about the formula. All right, when we get to Clause 37.(4), Mr. Chairman, about the 31.1 million cap, then I will pursue this matter further with Mr. Kroeger because we have been discussing what I have been trying to raise with him now, earlier in this clause.

The Vice-Chairman: I will now call on Mr. Althouse. Mr. Althouse, please, you had your hand up for a question, pertinent to the clause before us.

Mr. Althouse: I actually had a supplementary to the question Mr. Mayer had regarding the example Mr. Kroeger had gone through. When he got down to the 20 million tonnes at \$30 per tonne, he said that would yield \$600 million of potential railway charges or freight charges. The minimum share the farmer would have to pay was \$150, which reduces it to \$450, but the government is committed to a \$650 million share. Where does the excess, \$200 million approximately, go?

Mr. Kroeger: The government does not pay.

Mr. Mayer: It just keeps it in its pocket.

Mr. Kroeger: That is right.

Mr. Mayer: Okay.

The Vice-Chairman: I now call the question on the amendment submitted by Madam Côté, that Clause 37 of Bill C-155 be amended by striking out line 34 on page 17 and substituting the following therefor: the tail-end of the word "commitment" . . . "ment"—and "less an". That has the effect of removing "as defined by subclause (4)".

Mr. Mayer: Mr. Chairman, if you say "meant less", I think really it meant more rather than less.

The Vice-Chairman: That is another remark. We are doing it in two parts.

Amendment agreed to.

Clause 37.(2)(a) as amended agreed to.

The Vice-Chairman: Is subclause (2)(b) okay as presented? No amendment?

Mr. Mazankowski: No, Mr. Chairman. I take it that we can get into the CN adjustment issue when we get to that later on.

The Vice-Chairman: Absolutely.

Mr. Kroeger: Payments.

Mr. Mayer: May I ask a question on Clause 37.(3)?

The Vice-Chairman: You may.

Mr. Mayer: You say:

(3) For the purposes of subsection (1), the percentage to be borne by the shippers of grain . . .

[Translation]

d'attendre à ce que nous en arrivions à l'article 54 et que si vous voulez étudier cette formule de nouveau avec M. Kroeger . . .

M. Benjamin: Non. Je ne parle pas de la formule. Très bien. Quand nous aborderons l'article 37(4), au sujet du plafonnement de 31,1 millions, je poursuivrai cette question avec M. Kroeger parce que nous avons discuté plus tôt le point que je veux soulever au sujet de cet article.

Le vice-président: J'appelle monsieur Althouse. Monsieur Althouse, vous vouliez poser une question au sujet de l'article que nous discutons.

M. Althouse: J'avais une question supplémentaire à la question que M. Mayer avait posée au sujet de l'exemple que M. Kroeger nous a donné. Quand il a parlé de 20 millions de tonnes à \$30 la tonne, il a déclaré que cela donnera lieu à des frais ferroviaires ou des frais de transport pouvant s'élever à 600 millions de dollars. La part minimum que l'agriculteur devra payer est \$150, ce qui réduit le montant à \$450 mais le gouvernement s'est engagé à une part de 650 millions de dollars. Où doit aller le surplus, soit 200 millions de dollars environ?

M. Kroeger: Le gouvernement ne paie pas.

M. Mayer: Le gouvernement garde l'argent.

M. Kroeger: C'est juste.

M. Mayer: D'accord.

Le vice-président: Je mets la question aux voix au sujet de l'amendement présenté par M^{me} Côté, que l'article 37 du Projet de loi C-155 soit modifié en supprimant la ligne 34 de la page 17 et en y substituant ce qui suit: après le mot «État» et «et». Ceci a pour objet de supprimer «au sens de la définition du paragraphe (4)».

M. Mayer: Monsieur le président, il s'agit d'autre chose.

Le vice-président: C'est autre chose, nous le faisons en deux parties.

L'amendement est approuvé.

L'alinéa 37(2)(a) tel que modifié est approuvé.

Le vice-président: L'alinéa (2)(b) est-il accepté tel que présenté? Aucun amendement?

M. Mazankowski: Non, monsieur le président. J'imagine que nous pourrions discuter la question du rajustement du CN lorsque nous aborderons le sujet.

Le vice-président: Absolument.

M. Kroeger: Versements.

M. Mayer: Puis-je poser une question au sujet du paragraphe 37(3)?

Le vice-président: Oui.

M. Mayer: Vous dites:

(3) Pour l'application du paragraphe (1), le pourcentage à supporter par les expéditeurs de grain . . .

[Texte]

Wait a minute. I thought there was a clause in this bill that required the percentage borne by the shipper to be posted. Where is that?

• 1745

The Vice-Chairman: That is not what we are dealing with right now.

Mr. Mayer: Okay, I am sorry.

Clause 37.(3) agreed to.

The Vice-Chairman: Now we have the second amendment as proposed by Madam Côté, that subclause (4) be completely deleted from Clause 37.

Is it agreed?

An hon. Member: That means to take it out.

The Vice-Chairman: We went through all that. The discussion we had under amendment defining subclause (4) was to prepare us to delete the entire subclause (4), so now we are at that stage. We have gone through all that discussion and now we are going to delete subclause (4).

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I would like to speak on subclause (4) and the amendment thereto.

The Vice-Chairman: Mr. Kroeger.

Mr. Flis: On a point of order, Mr. Chairman, subclause (4) was also already discussed and it is ready for the question.

Mr. Benjamin: No.

An hon. Member: Mr. Chairman, we discussed it earlier.

Mr. Benjamin: Well, now we are on the cap of 31.1 million and it is still in the bill.

The Vice-Chairman: We are dealing with two motions. We have reached that part of the subclause that is to be dealt with now, but it is true, and I draw this to the attention of the members, that we dealt with all the arguments when we decided to make reference to deleting subclause (4).

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I now want to ask regarding subclause (4) and there is an amendment before the committee. I want to ask Mr. Kroeger whether the research that he either commissioned or that he studied in terms of input costs for producers, indicate that, as has been the case for the last couple of years, the producer was able to make the decision to reduce his input costs and the drop in fertilizer purchases, herbicides and pesticides, reduced one round of summer fallow and bought less farm fuel, but he still has to ship his grain. On the incentive to increase his production, as another part, albeit a small part, does he not then . . .

The Vice-Chairman: Mr. Benjamin, I call you to order again.

Subclause (4) says:

definition of the estimated government commitment.

[Traduction]

Un instant. Je pensais que le projet de loi comportait un article qui exigeait que le pourcentage à supporter par les expéditeurs soit affiché. Où cela se trouve t-il?

Le vice-président: Nous ne parlons pas de cela dans le moment.

M. Mayer: Je regrette.

Le paragraphe 37.(3) est approuvé.

Le vice-président: Nous abordons maintenant le deuxième amendement proposé par M^{me} Côté, que le paragraphe (4) soit complètement éliminé de l'article 37.

Sommes-nous d'accord?

Une voix: Pour le supprimer.

Le vice-président: Nous avons discuté cela. Nous étions à définir le paragraphe (4) avant de le supprimer en entier. Nous en sommes à ce stade. Nous allons maintenant supprimer le paragraphe (4).

M. Benjamin: Monsieur le président. Je voudrais parler du paragraphe (4) et de l'amendement en conséquence.

Le vice-président: Monsieur Kroeger.

M. Flis: Un rappel au Règlement, monsieur le président. Nous avons déjà discuté le paragraphe (4) et nous sommes prêts à voter.

M. Benjamin: Non.

Une voix: Monsieur le président, nous avons discuté cette question plus tôt.

M. Benjamin: Nous en sommes au plafonnement de 31,1 millions de tonnes et il est encore dans le projet de loi.

Le vice-président: Nous traitons de deux propositions. Nous en sommes à la partie du paragraphe que nous devons traiter maintenant. Il est vrai que nous avons entendu tous les arguments quand nous avons décidé de faire un renvoi au sujet de la suppression du paragraphe (4).

M. Benjamin: Monsieur le président, je veux demander une question au sujet du paragraphe (4). Je veux demander à M. Kroeger si les recherches qu'il a demandées ou qu'il a effectuées en fonction du coût des producteurs indiquent que, comme ce fut le cas depuis deux ans, le producteur a pu prendre la décision de diminuer ses frais d'exploitation grâce à la baisse du prix des fertilisants, des herbicides et des insecticides, et s'il a mis ses terres en jachère et acheté moins de combustible, et s'il doit encore expédier son grain. En ce qui a trait au stimulant en vue d'augmenter sa production, ne peut-il pas . . .

Le vice-président: Monsieur Benjamin, je vous rappelle à l'ordre de nouveau.

Le paragraphe (4) dit:

définition de l'engagement financier estimatif de l'État.

[Text]

There is nothing in there of input costs of the producer in a definition of the government commitment, and the motion is that this clause be deleted, the definition of the government commitment.

Mr. Benjamin: With all respect, the Chair allowed evidence from the witnesses and from Mr. Kroeger concerning input costs and incentives to increase production vis-à-vis the 31.1 million ton cap on grain, and I want to follow up on Mr. Kroeger's evidence . . .

The Vice-Chairman: A point of order from Madam Côté.

Mme Côté: Monsieur le président, si le ridicule tuait, nous serions tous morts. Il faut quand même que nos amendements soient conséquents. On vient d'accepter d'enlever la référence au paragraphe (4) à l'alinéa (2)a). Si on décide de ne pas se référer au paragraphe (4), donc le paragraphe (4) n'existe plus. Il s'agit tout simplement d'accepter le fait que le paragraphe (4) est maintenant rayé du projet de loi. C'est simplement une question de bon sens, la discussion ayant eu lieu sur cette question-là lorsque M. Mazankowski ou M. Mayer a posé la question: Qu'est-ce que cela veut dire, enlever ce paragraphe (4) de l'article 37? Je pense que M. Kroeger a répondu en faisant allusion à l'article 54 qui viendra plus tard. Il y a eu près de 40 minutes de discussion à ce sujet, et si on continue, c'est à désespérer.

Merci.

The Vice-Chairman: On that point of order, the Chair will put the question on the amendment.

Mrs. Côté: Thank you.

Amendment agreed to.

Mr. Mayer: On Clause 37, at the beginning of Clause 37(1) it says:

There shall be included in each annual rate scale prescribed by the Commission pursuant to section 35 the percentages of the rates that are to be borne by the Government of Canada and the shippers of grain.

Now, is that going to be a percentage for the estimated or the actual? I mean, are we talking about the year coming up or are we talking about the year that has gone before? The reason I ask this is that I think it would probably be useful to have both. Do you understand my question?

• 1750

Mr. Kroeger: Yes, I understand the question. The answer is that every year you are going to promulgate a rate scale, and that rate scale will be it, from August 1 to July 31. There are no mid-year corrections. Therefore, the percentage is also firm for that 12 months. You do not need to adjust it in December or April. You post a freight rate . . .

Mr. Mayer: You do not know what it is until after the fact.

Mr. Kroeger: You post a freight rate on August 1 and that freight rate is in effect for 12 months. The following August 1 you also post a freight rate which is firm and has firm

[Translation]

Rien ne mentionne, dans la définition de l'engagement de l'État, de coûts d'exploitation du producteur; la proposition est de supprimer cet article, la définition de l'engagement de l'État.

M. Benjamin: Sauf votre respect, monsieur le président a permis des témoignages de témoins et de M. Kroeger au sujet des coûts d'exploitation et des stimulants destinés à encourager la production par rapport au plafonnement de 31,1 millions de tonnes de grain. Je veux poursuivre le témoignage de M. Kroeger . . .

Le vice-président: Mme Côté invoque le Règlement.

Mrs. Côté: Mr. Chairman, if ridicule killed, we would all be dead. Our amendments must be consistent. We have just accepted to withdraw the reference to sub-section (4) in sub-paragraph (2)(a). If it is decided not to refer to sub-section (4), sub-section (4) no longer exists. We have to accept the fact that sub-paragraph (4) is now taken out of the bill. This is common sense, and when we discussed this point, Mr. Mazankowski or Mr. Mayer have asked: what does that mean, to withdraw this sub-section (4) from Section 37? I think that Mr. Kroeger has replied in referring to Section 54 which comes later. We have been discussing this for 40 minutes and if we are to continue, the situation will be hopeless.

Thank you.

Le vice-président: Le président met la question aux voix au sujet de l'amendement.

Mme Côté: Merci.

L'amendement est adopté.

M. Mayer: À l'article 37, au début du paragraphe 37.(1), le projet de loi dit:

Le barème annuel fixé en vertu de l'article 35 doit mentionner le pourcentage des taux à supporter respectivement par l'État et les expéditeurs de grain.

S'agira-t-il d'un pourcentage estimatif ou effectif? Parlons-nous de l'année qui approche ou parlons-nous de l'année qui vient de se terminer? La raison pour laquelle je pose la question est qu'il serait probablement utile de faire état des deux. Comprenez-vous ma question?

M. Kroeger: Oui, je comprends la question. La réponse est que chaque année, vous allez promulguer un barème et que ce barème sera le barème effectif, du 1^{er} août au 31 juillet. Il n'y aura pas de corrections au milieu de la campagne. Le pourcentage sera donc fixe pour les 13 mois. Vous n'avez pas à le modifier en décembre ou en avril. Vous affichez le taux de transport.

M. Mayer: Vous ne le connaissez pas avant le fait.

M. Kroeger: Vous affichez un taux le 1^{er} août et ce taux est en vigueur pendant 12 mois. Le mois d'août suivant, vous affichez aussi un taux qui est fixe et dont les pourcentages sont

[Texte]

percentages in it. It is true that in arriving at those percentages you have made some calculations about where you were off in your forecasting in the past, but once again, the freight rate is firm. The producer, when he goes to the elevator, knows what that freight rate is for 12 months. Any corrections that are to be made to the percentages will be made in the following crop year.

The Vice-Chairman: That is for the point of clarification.

Mr. Mayer: Mr. Chairman, I understand the explanation, but it still leaves a question in my mind. Can you not publish or making available to the producers the percentages, based on the actual costs, so there is some way of making visible the error in the estimation, because that gets to be a very very involved and complicated set of figures you are looking at?

Mr. Kroeger: One could do it, and it would make the bill even more complicated. What one would be saying at the elevator essentially would be: total freight rate, \$30; total correction for last year's forecasting, 25¢; producers' share of that, 10¢; government share of that error, 15¢. You could include a lot of wording that would do that, but I am not sure that you would be accomplishing enough to justify the sort of further complexity that you would be adding.

Mr. Mayer: Mr. Chairman, what the officials say is entirely correct. When the freight rate is set that is it. The producer knows what he pays, which is true, but he does not know what the cost is. He will not know that until the following year, and he will not have a chance to adjust that unless he subsequently ships grain. It is a crazy system. It is like going to a game and throwing good money after bad.

Do not rule me out of order, Mr. Chairman. This is a very involved topic. It is a very pertinent one to this whole bill, because it involves the amount of money that the producer is going to be asked to pay. I think anything we can do in this committee to make it easier for the producer to understand what he is being asked to pay up front and what the actual cost was after the fact, ex post facto, if you want to use fancy words, is worthwhile getting into the bill.

What I am suggesting to the officials is that perhaps there is some way of expressing that or pulling out after the fact... Mr. Lefebvre shakes his head. That is a great attitude to have. In our country, we say there is no such thing as "cannot". I want to hear ways why we can do something, instead of why we cannot. There has been too much of that stuff going on on behalf of the department and the chummy attitudes that are going on with the railways.

What I am suggesting is that if there is a way in percentages or in actual fact of showing what the differences were or what the discrepancies were, or how far the estimation—it works both ways. It will show up what additional moneys the government had to kick in, which is politically an advantage, and it could show up what additional moneys the producers had to put in, which is an incentive for people to be more accurate in their forecasting.

If people make forecasts and they are out, and there is no incentive on them or there is no penalty on them for making

[Traduction]

fixes. Il est vrai que, pour en venir à ces pourcentages, vous devez faire des calculs au sujet des écarts que vous avez commis dans vos prévisions antérieures, mais le taux est fixe. Quand le producteur va à l'élevateur, il sait ce que le taux sera pendant 12 mois. Toute correction qui doit être apportée aux pourcentages ne sera apportée que durant la campagne agricole suivante.

Le vice-président: C'était là, l'éclaircissement.

M. Mayer: Monsieur le président, je comprends l'explication, mais il me reste une question. Pourquoi ne pas publier ou mettre à la disposition des producteurs les pourcentages fondés sur des coûts effectifs, de façon qu'on puisse constater des erreurs dans les prévisions estimatives, parce que le jeu de chiffres que nous examinons est très compliqué.

M. Kroeger: On pourrait le faire, mais cela rendra le projet de loi encore plus compliqué. Ce qu'on dit effectivement au niveau de l'élevateur est: le taux global du transport, \$30; correction des prévisions de l'an dernier, 25¢; part des producteurs, 10¢; part de l'État de cette erreur, 15¢. Vous pouvez y mettre du texte qui réglera la question, mais je ne crois pas que vous y gagneriez à ajouter de la complexité au projet de loi et que cela serait justifié.

M. Mayer: Monsieur le président, ce que les fonctionnaires disent est très juste. Quand le taux est fixé, il est fixé. Le producteur sait ce qu'il a à acquitter, mais il ne sait pas ce que le coût en sera. Il ne le saura pas avant l'année suivante, et il n'aura pas l'occasion de s'adapter à moins qu'il n'expédie davantage de grain par la suite. C'est un système idiot. C'est tout comme jouer à un jeu et y mettre tout son argent.

Ne me rappelez pas à l'ordre, monsieur le président. Il s'agit d'un sujet très compliqué, et c'est aussi un sujet très pertinent au projet de loi tout entier, parce qu'il s'agit du montant d'argent que le producteur devra payer. Je crois que le Comité doit faire son possible pour voir à ce que le producteur puisse savoir ce qu'on lui demande de payer au départ et ce que le coût en sera par la suite, ex post facto, si vous voulez employer des mots chics, et c'est donc une question qui devrait être incluse dans le projet de loi.

Ce que je dis aux fonctionnaires, c'est qu'il y a peut-être un moyen d'exprimer ce sentiment après le fait... M. Lefebvre secoue sa tête. C'est une belle attitude à manifester. Dans notre pays, il n'y a pas un mot comme 'impossible'. Je veux savoir comment on peut faire quelque chose au lieu d'entendre comment on ne peut pas. Il se passe trop de choses du genre dans le ministère comme l'intimité avec les chemins de fer.

S'il existe un moyen d'indiquer dans les pourcentages ou d'autres façons les différences et les écarts qui se manifestent ou jusqu'où les prévisions estimatives vont. C'est une voie en deux sens. On constaterait quels fonds supplémentaires le gouvernement doit fournir, ce qui est un avantage sur le plan politique, et on constaterait combien d'argent les producteurs doivent fournir en excédent, ce qui est une façon d'encourager les gens à être plus exacts dans leurs prévisions.

Si les gens font des prévisions et qu'ils se trompent, et qu'il n'existe aucune pénalité pour avoir commis des erreurs parce

[Text]

bad forecasts—somebody else picks up the bill—who cares? There really is no provision in the bill to do that. But if there is a way of making public the errors that are made, be it honest errors, or everybody does their best, then I think it is worth exploring. All I am suggesting is—I do not have an amendment for it—that perhaps there is a way of seeing that those figures are as public and as visible as possible. I think it is in the producers' interest. I think it is in the government's interest, and I think it is in the interest of a better bill.

• 1755

Mr. Kroeger: I think it involves a judgment call, Mr. Chairman, between how important it is to a producer to know on the one hand where the last 10¢ on his freight rate came from, and on the other hand the consideration of increasing the complexity of a bill. We were conscious that we were going to get a lot of complaints about the bill being complicated. Where the return for making it more complicated seemed to be rather marginal, it was not done.

The Vice-Chairman: I had called the question and it was carried. You asked for a clarification; now you have had your clarification.

Mr. Mayer: If I might, Mr. Chairman, it points out again why the amendments that we proposed last night were very worthwhile. It would have simplified the rate structure and it would have given us some time in the review period to develop a better system.

The Vice-Chairman: Thank you.

I shall ask once more: Shall Clause 37 as amended carry?

Clause 37 as amended agreed to: yeas, 5; nays, 4.

The Vice-Chairman: It being 6.00 p.m., I now adjourn this meeting for the dinner hour. We shall resume at 7.30 p.m. Thank you very much.

[Translation]

que quelqu'un d'autre paiera—où en serons-nous? Il n'existe pas de disposition dans le projet de loi à ce sujet. Je crois qu'il est utile d'étudier les façons dont on pourra rendre publiques les erreurs qui sont commises dans les prévisions, que ces erreurs soient honnêtes ou non (on fait son possible). Je ne propose pas d'amendement à ce sujet. Mais on pourrait donner de la visibilité à ces données. Ce serait, à mon avis, à l'avantage des producteurs. Je crois qu'il y va de l'intérêt du gouvernement et de l'intérêt d'un meilleur projet de loi.

M. Kroeger: Je crois que cela exige qu'un jugement soit porté, monsieur le président, entre, d'une part, l'importance pour le producteur de connaître la provenance du dernier 10¢ du taux de transport et, d'autre part, penser à augmenter la complexité du projet de loi. Nous savions que nous aurions beaucoup de plaintes sur la complexité de ce projet de loi. Lorsque l'avantage à le rendre encore plus compliqué semblait dérisoire, nous ne l'avons pas fait.

Le vice-président: Je l'ai mis aux voix et il a été adopté. Vous avez demandé une clarification; maintenant vous avez eu votre clarification.

M. Mayer: Si je peux me permettre, monsieur le président, cela souligne encore une fois la très grande valeur des amendements que nous avons proposés hier soir. Cela aurait simplifié le barème des taux et nous aurait donné un certain temps pendant la période de revue pour concevoir un meilleur système.

Le vice-président: Merci.

Je demande encore une fois: l'article 37 tel qu'amendé est-il adopté?

L'article 37 tel qu'amendé est adopté: pour 5; contre 4.

Le vice-président: Puisqu'il est 18 heures, j'ajourne cette session pour le souper. Nous reviendrons à 19h.30. Merci beaucoup.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From the Ministry of State for Economic Development:

Mr. Arthur Kroeger, Secretary.

Du département d'État au développement économique:

M. Arthur Kroeger, secrétaire.

From the Canadian Transport Commission:

Mr. John Heads, Executive Director, Railway Transport Committee.

De la Commission canadienne des Transports:

M. John Heads, directeur exécutif, Comité des transports par chemin de fer.

From the Department of Transport:

Mr. Mike Farquhar, Director General Railway & Grain Transportation.

Mr. Denis Lefebvre, General Counsel.

Du ministère des Transports:

M. Mike Farquhar, directeur général, Transport ferroviaire et transport de céréales.

M. Denis Lefebvre, avocat-général.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 135

Wednesday, September 14, 1983

Chairman: Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 135

Le mercredi 14 septembre 1983

Président: Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

Bill C-155, An Act to facilitate the transportation,
shipping and handling of western grain and to amend
certain Acts in consequence thereof

CONCERNANT:

Projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport,
l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et
modifiant certaines lois en conséquence

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the
Thirty-second Parliament, 1980-81-82-83

Première session de la
trente-deuxième législature, 1980-1981-1982-1983

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Robert Bockstael

MEMBERS/MEMBRES

Les Benjamin
Jean-Guy Dubois
Jesse Flis
Charles Mayer
Don Mazankowski
Bill McKnight
Marcel Ostiguy
John Reid—(10)

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Maurice A. Dionne

Vice-président: Robert Bockstael

ALTERNATES/SUBSTITUTS

Vic Althouse
Eva Côté
Rolland Dion
Gaston Gourde
Len Gustafson
Bert Hargrave
Bernard Loiselle
Doug Neil
Alain Tardif
Claude Tessier—(10)

(Quorum 6)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, SEPTEMBER 14, 1983

(202)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 7:38 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Flis, Mayer, Mazankowski, McKnight, Ostiguy and Reid (*Kenora—Rainy River*).

Alternates present: Mr. Althouse, Mrs. Côté, Messrs. Dion (*Portneuf*), Gustafson, Hargrave, Neil, Tardif and Tessier.

Other Member present: Mr. Huntington.

In attendance: Mr. Keith Thompson, Senior Counsel, Canadian Transport Commission and Mr. John Christopher, Research Officer, Library of Parliament.

Witnesses: From the Ministry of State for Economic Development: Mr. Arthur Kroeger, Secretary. *From the Department of Transport:* Mr. Denis Lefebvre, General Counsel and Mr. Mike Farquhar, Director General, Railway and Grain Transportation. *From the Canadian Transport Commission:* Mr. John Heads, Executive Director, Railway Transport Committee and Mr. D.C. Hackston, Executive Director, Traffic and Tariffs.

It was agreed,—That a letter of congratulations be sent to Senator Paul Yuzyk on the occasion of his being awarded the high Papal distinction of Knight Commander of the Order of St. Gregory the Great.

The Committee resumed consideration of Bill C-155, An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof.

On Clause 38.

Mr. Althouse moved,—That Clause 38 be amended by deleting lines 24 to 30, on page 18, and substituting the following therefor:

“and determine, for that year, the volume-related variable costs of the railway companies for the movement of grain”

After debate thereon, the question being put on the said proposed amendment, it was negatived on the following division:

YEAS	
Messrs.	
Althouse	McKnight—2
NAYS	
Messrs.	
Dion (<i>Portneuf</i>)	Tardif
Flis	Tessier—5
Ostiguy	

PROCÈS-VERBAL

LE MERCREDI 14 SEPTEMBRE 1983

(202)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 19h38 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) (président).

Membres du Comité présents: MM. Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Flis, Mayer, Mazankowski, McKnight, Ostiguy et Reid (*Kenora—Rainy River*).

Substituts présents: M. Althouse, M^{me} Côté, MM. Dion (*Portneuf*), Gustafson, Hargrave, Neil, Tardif et Tessier.

Autre député présent: M. Huntington.

Aussi présents: M. Keith Thompson, avocat-conseil principal, Commission canadienne des Transports, et M. John Christopher, documentaliste, Bibliothèque du Parlement.

Témoins: Du département d'État au développement économique: M. Arthur Kroeger, secrétaire. *Du ministère des Transports:* M. Denis Lefebvre, avocat-conseil général, et M. Mike Farquhar, directeur général, Transport ferroviaire et transport de céréales. *De la Commission canadienne des Transports:* M. John Heads, directeur exécutif, Comité des transports par chemin de fer et M. D.C. Hackston, directeur exécutif, Expédition et tarifs.

Il est convenu,—Que l'on fasse parvenir une lettre de félicitations au sénateur Paul Yuzik à l'occasion de son élévation à la haute distinction papale de Commandeur de l'Ordre de St-Grégoire le Grand.

Le Comité reprend l'examen du projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence.

Article 38.

M. Althouse propose,—Que l'article 38 soit modifié par la substitution aux lignes 24 à 27, page 18, de ce qui suit:

«la détermination, à achever au plus tard le 31 mars 1986, des coûts variables afférents au volume supporté par les compagnies de chemin de fer pour les mouvements du grain»

Après débat, l'amendement susdit est mis aux voix, et rejeté à la majorité des voix, comme suit:

POUR	
Messieurs	
Althouse	McKnight—2
CONTRE	
Messieurs	
Dion (<i>Portneuf</i>)	Tardif
Flis	Tessier—5
Ostiguy	

By unanimous consent, on motion of Mr. Ostiguy, it was agreed,—That the French version of Clause 38 be amended by deleting line 32, on page 18, and substituting the following therefor:

“année civile ou campagne agricole à l’égard de”

Mr. Mazankowski moved,—That Clause 38 be amended by deleting lines 34 to 37, on page 18, and substituting the following therefor:

“(a) take into account all costs actually incurred which are directly related to the provision of an adequate, reliable and efficient railway transportation system, that will meet future requirements for the movement of grain;”

After debate thereon, the question being put on the said proposed amendment, it was agreed to.

Mr. Benjamin moved,—That Clause 38 be amended by deleting lines 1 and 2, on page 19, and substituting the following therefor:

“(c) exclude the costs of capital and depreciation in respect of grants and donations from the government of Canada and provincial and municipal governments and in respect of branch lines”

After debate thereon, the question being put on the said proposed amendment, it was negatived on the following division:

YEAS

Messrs.

Benjamin—1

NAYS

Messrs.

Dion(*Portneuf*)

Flis

Ostiguy

Reid (*Kenora—Rainy River*)

Tessier—5

Mr. Benjamin moved,—That Clause 38 be amended (a) by deleting the word “and” at the end of line 12, on page 19 and (b) by deleting the “period” at the end of subclause 38(2)(e), at the end of line 19, on page 19, and substituting a “semi-colon” therefor; and (c) by adding the following immediately after line 19, on page 19:

“(f) take into account any land grant-related income of the railway company as apportioned by the Commission under paragraph (g); and

(g) The Commission shall apportion equitably among the various traffics of the railway company any income of the railway company, or any corporation controlled by or under common control with such railway company, attributable to any land grant from the government of Canada or a provincial or municipal government, including any mineral, coal, timber or other rights attendant to such land grant.”

DECISION BY THE CHAIRMAN

MR. CHAIRMAN: It would seem to me even on a cursory reading that your amendment goes beyond the principle and the scope of the bill, and having listened to you, I have

Du consentement unanime, sur motion de M. Ostiguy, il est convenu,—Que la version française de l’article 38 soit modifiée par substitution à la ligne 32, page 18, de ce qui suit:

«année civile ou campagne agricole à l’égard de»

M. Mazankowski propose,—Que l’article 38 soit modifié par la substitution aux lignes 38 à 42, page 18, de ce qui suit:

«a) tient compte de tous les coûts actuellement encourus qui sont directement reliés pour favoriser l’efficacité et la pertinence du réseau ferroviaire et son adaptation à l’évolution des besoins en matière de mouvement du grain.»

Après débat, l’amendement susdit est mis aux voix et adopté.

M. Benjamin propose,—Que l’article 38 soit modifié par substitution aux lignes 1 et 2, à la page 19, de ce qui suit:

«c) exclut les coûts en capital et l’amortissement relatifs aux subventions et aux dons reçus de l’État et des gouvernements provinciaux et locaux, ainsi qu’aux embranchements visés.»

Après débat, l’amendement susdit est mis aux voix et rejeté à la majorité des voix, comme suit:

POUR

Messieurs

Benjamin—1

CONTRE

Messieurs

Dion (*Portneuf*)

Flis

Ostiguy

Reid (*Kenora—Rainy River*)

Tessier—5

M. Benjamin propose,—Que l’article 38 soit modifié par (a) substitution au point qui figure à la fin de l’alinéa 38(2)(e), à la ligne 20, page 19, d’un point virgule; (b) insertion, après la ligne 20, page 19, de ce qui suit:

«f) tient compte de tout revenu relatif à des concessions de terrain faites à la compagnie de chemin de fer tel qu’il a été réparti par la Commission en vertu de l’alinéa g);

g) répartit équitablement entre les divers trafics ferroviaires de la compagnie de chemin de fer tout revenu de celle-ci, de toute société qu’elle contrôle ou de toute société contrôlée par la même société mère qui est imputable à une concession de terrain faite par l’État ou un gouvernement provincial ou local, y compris les droits sur les minéraux, le charbon et le bois et tous les autres droits qui accompagnent cette concession de terrain.»

DÉCISION DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT: Il ressort même d’une lecture rapide que votre amendement déborde du principe et de la portée du projet de loi et après vous avoir écouté, je suis absolument

become absolutely convinced that it does. I would, therefore, have to rule your amendment out of order.

On motion of Mr. Ostiguy, it was agreed,—That the French version of Clause 38 be amended by deleting line 26, on page 19, and substituting the following therefor:

«graphes (1) et (2), pour la dernière année civile ou»

Mr. Flis moved,—That Clause 38 be amended by deleting line 28, on page 19, and substituting the following therefor:

«(4) In carrying out the review referred to in subsection (1) and further review made pursuant to subsection (3), the Commission shall assess the appropriateness of the level of the contribution to the constant costs of the railway companies referred to in subparagraph (b)(iv) of the definition “estimated eligible costs” in subsection 34(1) and make recommendations to the Minister thereon.

(5) In assessing the appropriateness of the level of the contribution referred to in subsection (4), the Commission shall be guided by the following objectives:

- (a) to ensure that the overall revenues of the railway system are adequate to meet its long-term needs; and
- (b) to ensure that the contribution to constant cost provided by the movement of grain is fair in relation to the contribution provided by other commodities.

(6) For the purposes of the consultation”

And debate arising thereon;

At 9:42 o'clock p.m., the sitting was suspended.

At 9:49 o'clock p.m., the sitting resumed.

Debate resumed on the said proposed amendment of Mr. Flis,—That Clause 38 be amended by deleting line 28, on page 19, and substituting the following therefor:

«(4) In carrying out the review referred to in subsection (1) and further review made pursuant to subsection (3), the Commission shall assess the appropriateness of the level of the contribution to the constant costs of the railway companies referred to in subparagraph (b)(iv) of the definition “estimated eligible costs” in subsection 34(1) and make recommendations to the Minister thereon.

(5) In assessing the appropriateness of the level of the contribution referred to in subsection (4), the Commission shall be guided by the following objectives:

- (a) to ensure that the overall revenues of the railway system are adequate to meet its long-term needs; and
- (b) to ensure that the contribution to constant cost provided by the movement of grain is fair in relation to the contribution provided by other commodities.

(6) For the purposes of the consultation”

After further debate, the question being put on the said proposed amendment, it was agreed to.

It was agreed,—That Clause 38 be allowed to stand.

On Clause 39.

On motion of Mr. Ostiguy, it was agreed,—That the French version of Clause 39 be amended by deleting line 41, on page 19, and substituting the following therefor:

convaincu qu'il en est ainsi. Je déclare donc votre amendement irrecevable.

Sur motion de M. Ostiguy, il est convenu,—Que la version française de l'article 38 soit modifié par substitution, à la ligne 26, page 19, de ce qui suit:

«graphe (1) et (2), pour la dernière année civile ou»

M. Flis propose,—Que l'article 38 soit modifié par substitution, à la ligne 29, page 19, de ce qui suit:

«(4) Dans les examens visés aux paragraphes (1) et (3), la Commission évalue le bien-fondé du niveau de la contribution aux coûts fixes des compagnies de chemin de fer visée au sous-alinéa b)iv) de la définition «coûts admissible estimatifs» au paragraphe 34(1) et présente au ministre des recommandations à son sujet.

(5) Dans l'évaluation du bien-fondé du niveau de la contribution visée au paragraphe (4), la Commission se fonde sur les objectifs suivants:

- a) un total des revenus du système ferroviaire suffisant pour répondre à ses besoins à long terme;
- b) une contribution aux coûts fixes pour les mouvements du grain juste par rapport à celle pour les autres produits.

(6) Pour les consultations exigées aux»

Le débat s'engage par la suite.

A 21h42, le Comité suspend ses travaux.

A 21h49, le Comité reprend ses travaux.

Le débat reprend sur l'amendement proposé par M. Flis,—Que l'article 38 soit modifié par substitution, à la ligne 29, page 19, de ce qui suit:

«(4) Dans les examens visés aux paragraphes (1) et (3), la Commission évalue le bien-fondé du niveau de la contribution aux coûts fixes des compagnies de chemins de fer visée au sous-alinéa b)iv) de la définition «coûts admissible estimatifs» au paragraphe 34(1) et présente au ministre des recommandations à son sujet.

(5) Dans l'évaluation du bien-fondé du niveau de la contribution visée au paragraphe (4), la Commission se fonde sur les objectifs suivants:

- a) un total des revenus du système ferroviaire suffisant pour répondre à ses besoins à long terme;
- b) une contribution aux coûts fixes pour les mouvements du grain juste par rapport à celle pour les autres produits.

(6) Pour les consultations exigées aux»

Après débat, l'amendement susdit est mis aux voix et adopté.

Il est convenu,—Que l'article 38 soit réservé.

Article 39.

Sur motion de M. Ostiguy, il est convenu,—Que la version française du paragraphe 39(1) soit modifié par substitution, à la ligne 41, page 19, de ce qui suit:

«pague agricole, de la dernière année civile ou cam-»

On motion of Mr. Ostiguy, it was agreed,—That Clause 39 be amended by deleting line 45, on page 19, and substituting the following therefor:

«agricoles de 1984-85 et 1985-86, la»

Mr. Neil moved,—That Clause 39 be amended by adding «(a)» after subclause (2), in line 7, on page 20, and adding a new subparagraph «(b)» after line 17:

“39. (b) The costs referred to in paragraph (a) do not include cost of capital and depreciation in respect of branch line assets provided under the Prairie Branch Line Rehabilitation Program and in respect of railway cars that have not been funded by the railway companies.”

After debate thereon, the question being put on the said proposed amendment, it was agreed to.

Mr. Benjamin moved,—That Clause 39 be amended by deleting lines 18 to 40, on page 20, and substituting the following therefor:

“(3) The variable costs referred to in subsection (2) shall be estimated by applying the railway price indices, as approved by the Commission, to the volume-related variable costs of the railway companies for the movement of grain for the most recent base year, adjusted to take into account the difference between the tonnage of grain moved in the most recent base year and the tonnage of grain that, in the estimation of the Administrator, will be moved in the next crop year.”

After debate thereon, the question being put on the said proposed amendment, it was, by a show of hands, negatived: Yeas: 4; Nays: 5.

Mr. Mayer moved,—That Clause 39 be amended by adding a new paragraph 39(3)(c), on page 20:

“39.(3)(c) On or before December 31, the Commission shall determine and publish the actual volume of grain moved in the preceding crop year, and shall publish the amount by which the rates for the next crop year shall be increased or decreased to reflect any differences that existed between the revised grain tonnage forecast and the actual volume of grain moved in the preceding crop year.”

After debate thereon, by unanimous consent, Mr. Mayer withdrew his amendment.

Mr. Mayer moved,—That Clause 39 be amended by adding a new paragraph 39(3)(c), on page 20:

“39.(3)(c) On or before December 31, the Commission shall determine and publish the actual volume of grain moved in the preceding crop year and shall publish the amount of the final adjustment that will be taken into account in the setting of the rate for the next crop year.”

After debate thereon, the question being put on the said proposed amendment, it was, by a show of hands, negatived: Yeas: 4; Nays: 5.

«pague agricole, de la dernière année civile ou cam-»

Sur motion de M. Ostiguy, il est convenu,—que le paragraphe 39(1) du projet de loi C-155 soit modifié par substitution, à la ligne 45, page 19, de ce qui suit:

«agricoles de 1984-85 et 1985-86, la»

M. Neil propose,—Que l'article 39 soit modifié par l'addition de «a)» après le paragraphe (2), à la ligne 9, page 20, et par l'adjonction d'un nouvel alinéa «b)» après la ligne 20:

«39. b) Les coûts visés à l'alinéa a) s'entendent à l'exclusion du coût en capital et de l'amortissement prévus pour les actifs des embranchements en application du programme de remise en état des embranchements des Prairies et pour les wagons non financés par les compagnies de chemin de fer.»

Après débat, l'amendement susdit est mis aux voix et adopté.

M. Benjamin propose,—Que l'article 39 soit modifié par substitution, aux lignes 15 à 45, à la page 20, de ce qui suit:

«fer pour les mouvements du grain.

(3) Les coûts variables visés au paragraphe (2) sont estimés par application de l'indice des prix ferroviaires approuvé par la Commission aux coûts variables afférents au volume supportés par les compagnies de chemin de fer pour les mouvements du grain effectués pendant la dernière année de référence, rajustés en fonction de la différence entre les mouvements du grain, en tonnes, effectués pendant la dernière année de référence, et les mouvements du grain, en tonnes, qui, selon l'estimation de l'administrateur, seront effectués pendant la campagne agricole suivante.»

Après débat, l'amendement susdit, mis aux voix, est rejeté par un vote à main levée par 5 voix contre 4.

M. Mayer propose,—Que l'article 39 soit modifié par l'adjonction du nouvel alinéa 39(3)(c), à la page 20:

«39.(3)(c) Le ou avant le 31 décembre, la Commission détermine et publie le volume réel des grains expédié au cours de la campagne agricole précédente et publie les montants selon lesquels les taux pour la prochaine campagne agricole seront augmentés ou diminués pour faire valoir les différences qui ont existé entre les prévisions révisées des tonnes de grains et le volume actuel des grains expédié au cours de la campagne agricole précédente.»

Après débat, du consentement unanime, M. Mayer retire son amendement.

M. Mayer propose,—Que l'article 39 soit modifié par l'adjonction du nouvel alinéa 39(3)(c), à la page 20:

«39.(3)(c) Le ou avant le 31 décembre, la Commission déterminera et publiera le volume réel des grains expédié au cours de la campagne agricole précédente et publiera les montants du rajustement définitif dont on aura tenu compte dans la fixation du taux pour la prochaine campagne agricole.»

Après débat, l'amendement susdit, mis aux voix, est rejeté par un vote à main levée par 5 voix contre 4.

Mr. Benjamin moved,—That Clause 39 be amended by deleting the word “and” at the end of line 11, on page 21, and by deleting the “period” at the end of paragraph (c), in line 15, on page 21 and adding immediately after line 15, on page 21, the following thereto:

“(d) making adjustments for any land grant-related income of the railway as apportioned by the Commission under paragraph (e); and

(e) The Commission shall apportion equitably among the various traffic of the railway company any income of the railway company or of any corporation controlled by or under common control with such railway company, attributable to any land grant from the government of Canada of a provincial or municipal government, including any mineral, coal, timber or other rights attendant to such land grant.”

DECISION BY THE CHAIRMAN

MR. CHAIRMAN: I have the same problem with that motion as I had, I believe, with the last one you moved, Mr. Benjamin, in that it goes beyond the scope of the bill, in attaching encumbrances to things that are not under the bill and therefore is beyond the scope of the bill. I rule it out of order.

And the question being put on Clause 39, as amended, it was carried on division.

On Clause 40.

On motion of Mr. Ostiguy, it was agreed,—That the French version of Clause 40 be amended by deleting line 25, on page 21, and substituting the following therefor:

“sur la moyenne des trois dernières années civiles ou”

And the question being put on Clause 40, it was carried on division.

During the course of the meeting, Mr. Thompson, Committee Adviser, and the witnesses, answered questions.

At 11:24 o'clock p.m., the Committee adjourned until 9:30 o'clock a.m., Thursday, September 15, 1983.

M. Benjamin propose,—Que l'article 39 soit modifié par insertion, après la ligne 14, page 21, de ce qui suit:

«d) de tout revenu de la compagnie de chemin de fer afférent à une concession de terres, selon la répartition effectuée par la Commission aux termes de l'alinéa e):

e) La Commission doit répartir équitablement, entre les diverses catégories du trafic de la compagnie de chemin de fer, tout revenu de la compagnie ou d'une corporation qu'elle contrôle ou avec laquelle elle est contrôlée, attribuable à une concession de terres du gouvernement du Canada ou d'un gouvernement provincial ou municipal, y compris les droits miniers, les droits de coupe et autres droits afférents à cette concession.»

DÉCISION DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT: Cette motion est entachée du même vice que la dernière que vous avez proposée, M. Benjamin, à savoir qu'elle déborde la portée du projet de loi en imposant des conditions à des questions qui ne relèvent pas du projet de loi, et qu'elle déborde en conséquence le cadre du projet de loi. Je la déclare donc irrecevable.

L'article 39 modifié, mis aux voix, est adopté avec avis dissident.

Article 40.

Sur motion de M. Ostiguy, il est convenu,—Que la version française de l'article 40 soit modifiée par la substitution à la ligne 25, page 21, de ce qui suit:

«sur la moyenne des trois dernières années civiles ou»

L'article 40, mis aux voix, est adopté avec avis dissident.

Au cours de la séance, M. Thompson, conseiller du Comité, et les témoins ont répondu aux questions.

A 23h24, le Comité suspend ses travaux jusqu'au jeudi 15 septembre 1983, à 9h30.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul,

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Wednesday, September 14, 1983

• 1941

The Chairman: We are resuming consideration of Bill C-155. When we adjourned for the dinner hour we had just completed Clause 37. Now it is lecture time.

Mr. McKnight: Not again.

The Chairman: You may leave for a while if you wish, Mr. McKnight.

An hon. Member: What did we do this time?

The Chairman: It is what we . . .

Mr. Flis: Point of order, Mr. Chairman, if I may, before lecture time.

The Chairman: A point of order—but make it a point of order, Mr. Flis.

Mr. Flis: Yes. It maybe sounds like an order out of point of order. I think it is very significant that this committee is sitting here, in the Railway Committee Room, and behind us are six paintings by Kurelek, a great Canadian artist of Ukrainian heritage, paintings giving the history of Canada. In Room 200 in the West Block right now, as we are sitting, there is a big reception for Senator Paul Yuzyk, who has been given the high papal distinction of Knight Commander of the Order of St. Gregory the Great. Senator Paul Yuzyk is also a great Canadian of Ukrainian heritage. I think, since we are in this room, Mr. Chairman, it might be fitting that a letter of congratulations from this committee go over to Senator Paul Yuzyk.

The Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: I move that we adjourn and go over to Room 200.

The Chairman: I was about to tell Mr. Flis that while that was a worthy statement, it was not a point of order. But I am going to accept it as a point of order and remind Mr. Mazankowski that he cannot move a motion on a point of order.

Mr. Mazankowski: I was not recognizing a point of order.

The Chairman: In any case, it shall be done, if the committee agrees. Agreed?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Okay.

I just want to remind members of the committee that we have been making progress in fits and starts. I am not about to comment on the work of the committee, I simply want to remind members that, as I understand it, last Thursday evening, when it was agreed to extend the sittings of the committee, there was also a commitment to limit debate to

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le mercredi 14 septembre 1983

Le président: Nous reprenons l'étude du projet de loi C-155. Lorsque nous avons ajourné pour le souper, nous venions tout juste de terminer l'étude de l'article 37. Maintenant, c'est le temps du sermon.

M. McKnight: Encore.

Le président: Vous pouvez vous absenter un moment si vous voulez, monsieur McKnight.

Une voix: Qu'est-ce qu'on a fait encore?

Le président: C'est que . . .

M. Flis: Rappel au Règlement, monsieur le président, si vous me permettez avant le sermon.

Le président: Un rappel au Règlement, mais j'espère que c'en est vraiment un, monsieur Flis.

M. Flis: Oui, à la limite. Je pense qu'il est très intéressant que le Comité siège ici, dans la salle du Comité des chemins de fer; nous avons derrière nous six toiles d'un grand artiste canadien d'extraction ukrainienne du nom de Kurelek, dont les oeuvres représentent l'histoire du Canada. Dans la salle 200 de l'Edifice de l'Ouest, pendant que nous siégeons, il y a une grande réception en l'honneur du sénateur Paul Yuzyk à qui l'on vient de décerner la grande distinction papale de Chevalier commandant de l'Ordre de Saint-Grégoire le Grand. Le sénateur Paul Yuzyk est également un grand Canadien d'origine ukrainienne. Étant donné que nous sommes réunis ici, monsieur le président, je pense qu'il conviendrait que le Comité envoie une lettre de félicitations au sénateur Paul Yuzyk.

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Je propose que nous ajournions et que nous allions à la pièce 200.

Le président: J'étais sur le point de dire à M. Flis que bien que son intention était louable, son intervention n'était pas un rappel au Règlement. Mais je vais l'accepter à ce titre et rappeler à M. Mazankowski qu'il ne peut proposer une motion suite à un rappel au Règlement.

M. Mazankowski: Je ne le considérais pas comme un rappel au Règlement.

Le président: De toute façon, on va le faire, si le Comité est d'accord. D'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: Très bien.

Je voudrais simplement rappeler aux membres du Comité que nous avons fait certains progrès. Je ne vais pas commenter le travail du Comité, je veux simplement rappeler aux membres que, jeudi soir dernier, lorsqu'il a été convenu de prolonger les séances du Comité, on s'est également engagé à limiter le débat aux questions pertinentes pour permettre de faire

[Texte]

achieve relevancy and progress in the bill. I think there has been that, but lately the relevancy of some of the comments has become a bit hard to follow.

Mr. McKnight: Blurred.

The Chairman: Blurred, yes. Once again, I am going to ask members of the committee to make their interventions succinct and relevant. If you do not, you may find that I am going to be getting a bit more obstreperous with the gavel. However, we will cross that bridge when we come to it.

I will call Clause 38 and I would say that if we finish Part II of the bill tonight we will be making reasonable progress.

On Clause 38

The Chairman: Clause 38 is in four subclauses. We will deal first, of course, with Clause 38.(1). I have notice of motion at line 24 on page 18, so the first amendment would be by Mr. Althouse.

• 1945

Mr. Althouse: I move that Bill C-155 be amended in Clause 38 by the striking out of lines 24 to 30 at page 18 and substituting the following therefor:

and determine for that year the volume-related variable costs to the railway companies for the movement of the grain.

It puts a period behind "grain" and does away with the rest of the words . . .

The Chairman: The effect is to delete:

. . . and the line-related variable costs of the railway companies for grain dependent branch lines as designated by the Commission pursuant to section 40.

I think it is obvious what the intent of the motion is, and I do not see any procedural difficulty with it, so I will recognize Mr. Flis.

Mr. Flis: I would like to ask Mr. Althouse for an explanation of why he would like to move that amendment; why he is not happy with Clause 38 as it is.

The Chairman: Mr. Althouse.

Mr. Althouse: I think the main reason is that we wanted to keep the volume-related costs of the railway companies to the forefront and not mix up the branch line-related costs as a part of it. I think the gross figures should do the job adequately.

Amendment negated on division: yeas 2, nays 5.

Clause 38.(1) agreed to.

The Chairman: Clause 38.(2) . . .

Mr. Ostiguy: On Clause 38.(1) I have an amendment.

Mr. Mazankowski: You cannot move it now. It has been passed.

Mr. Chairman, you have really been wanting to tighten up on the procedure of this committee.

[Traduction]

avancer le projet de loi. Je pense qu'on a respecté cet engagement, mais ces derniers temps il me semble que la pertinence de certaines observations est devenue un peu difficile à suivre.

M. McKnight: Floue.

Le président: Floue, oui. Encore une fois, je vais demander aux membres du Comité de faire des interventions succinctes et pertinentes. Dans le cas contraire, vous verrez que je serai un peu plus sévère. Mais, de toute façon, nous verrons en temps et lieu.

Je vais mettre l'article 38 en délibération et si nous parvenons à terminer la partie II du projet de loi ce soir, nous aurons fait du bon travail.

Article 38.

Le président: L'article 38 comporte quatre paragraphes. Nous commencerons évidemment par le paragraphe 38.(1). J'ai un avis de motion portant sur la ligne 24, à la page 18; alors le premier amendement serait celui de M. Althouse.

M. Althouse: Je propose que le projet de loi C-155 soit amendé à l'article 38 en supprimant les lignes 24 à 30, à la page 18, et en les remplaçant par ce qui suit:

la détermination, pour ladite année, des coûts variables afférents au volume supportés par les compagnies de chemin de fer pour les mouvements du grain.

Le paragraphe se terminerait après le mot «grain», et le reste serait supprimé . . .

Le président: Cela aurait pour effet de supprimer:

et des coûts variables afférents aux lignes supportés par elles pour les embranchements tributaires du transport du grain désignés par elle en vertu de l'article 40.

Je pense que l'intention de la motion est évidente, et je ne vois pas de difficulté sur le plan de la procédure, alors je cède la parole à M. Flis.

M. Flis: J'aimerais demander à M. Althouse pourquoi il propose cet amendement; pourquoi n'est-il pas satisfait de l'article 38 dans sa forme actuelle.

Le président: Monsieur Althouse.

M. Althouse: La principale raison est que nous voulions mettre l'accent sur les coûts afférents au volume supportés par les compagnies de chemin de fer et ne pas mêler cela aux coûts afférents aux lignes. Je pense que les chiffres globaux seraient suffisants.

L'amendement est rejeté sur division par 5 voix contre 2.

Le paragraphe 38.(1) est adopté.

Le président: Le paragraphe 38.(2) . . .

M. Ostiguy: J'ai un amendement au paragraphe 38.(1).

M. Mazankowski: Vous ne pouvez le proposer maintenant. Il a été adopté.

Monsieur le président, vous vouliez vraiment être plus sévère concernant la procédure du Comité.

[Text]

The Chairman: I cannot help but agree with you, Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Tell him he can get it at the report stage.

M. Ostiguy: Monsieur le président, je voudrais proposer un amendement.

The Chairman: Mr. Ostiguy, we have passed Clause 38.(1). Mr. Mazankowski is quite correct.

M. Ostiguy: Non, non.

Le président: Oui, oui.

M. Ostiguy: C'est un amendement au paragraphe 38.(1).

The Chairman: The only thing I can do is to ask the unanimous consent of the committee to go back to Clause 38.(1).

Mr. Mazankowski: With unanimous consent, I am sure we will allow Mr. Ostiguy to put it in, providing it meets with your concurrence, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you.

Mr. Mazankowski: We always support you.

The Chairman: All right, Mr. Ostiguy, by the good graces of the committee you can move your amendment.

• 1950

M. Ostiguy: Merci, monsieur le président. Ce sera très court.

Je propose que la version française de l'article 38 du projet de loi C-155 soit modifié par:

a) la substitution à la ligne 32, page 18, de ce qui suit:
année civile ou campagne agricole à l'égard de

C'est-à-dire qu'après le mot «année», on ajoute le mot «civile» dans la version française.

Le président: J'aimerais avoir une copie, s'il vous plaît.

M. Tessier: Vous avez déjà ma copie, monsieur le président.

Le président: Ah bon!

Mr. Ostiguy, would you withdraw the rest and move it when we get to that place in the bill, please; when we get to line 26, page 19?

M. Ostiguy: Je suis prêt à attendre pourvu que vous ne me disiez pas que c'est déjà adopté.

Le président: Donnez-moi l'avis.

M. Ostiguy: Très bien, monsieur le président.

The Chairman: Okay. So the effect of Mr. Ostiguy's amendment is to add the word "civile" après le mot "année".

Amendment agreed to.

The Chairman: Is 38.(1) agreed to now? 38.(1) agreed to for the second time.

Some hon. Members: Agreed.

[Translation]

Le président: Je ne peux pas ne pas être d'accord avec vous, monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Dites-lui qu'il le propose au stade du rapport.

Mr. Ostiguy: Mr. Chairman, I would like to move an amendment.

Le président: Monsieur Ostiguy, nous avons adopté le paragraphe 38.(1). M. Mazankowski a entièrement raison.

Mr. Ostiguy: No, no.

The Chairman: Yes, yes.

Mr. Ostiguy: I have an amendment to subclause 38.(1).

Le président: Tout ce que je peux faire, c'est demander le consentement unanime du Comité pour revenir au paragraphe 38.(1).

M. Mazankowski: Avec le consentement unanime du Comité, je suis sûr que nous permettrons à M. Ostiguy de proposer son amendement, pourvu que vous soyez d'accord, monsieur le président.

Le président: Merci.

M. Mazankowski: Nous sommes toujours derrière vous.

Le président: Très bien, monsieur Ostiguy, grâce à la bonne volonté du Comité, vous pouvez proposer votre amendement.

Mr. Ostiguy: Thank you, Mr. Chairman. I will be very brief.

I move that the French version of subclause 38 of bill C-155 be amended by:

a) substituting line 32, page 18, by the following:
année civile ou campagne agricole à l'égard de

That after the word "année", we add the word "civile" in the French version.

The Chairman: I would like to have a copy, please.

Mr. Tessier: You already have my copy, Mr. Chairman.

The Chairman: You are right.

Monsieur Ostiguy, seriez-vous prêt à retirer le reste de votre amendement et à le proposer lorsque nous y arriverons, c'est-à-dire à la ligne 27 de la page 19?

Mr. Ostiguy: I am willing to wait as long as you do not rule that it has already been passed.

The Chairman: Give me your notice.

Mr. Ostiguy: Very well, Mr. Chairman.

Le président: Bon, l'amendement de M. Ostiguy a pour but d'ajouter le mot «civile» après le mot «année».

L'amendement est adopté.

Le président: Le paragraphe 38.(1) est-il adopté maintenant? Le paragraphe 38.(1) est adopté pour la seconde fois.

Des voix: Adopté.

[Texte]

The Chairman: Clause 38.(2).

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, before moving my amendment, may I question the officials?

The Chairman: Yes.

Mr. Mazankowski: I would like to ask Mr. Koeger, or perhaps Dr. Heads, under Clause 38.(2)(a), "... take into account all costs appropriate ..." I think what we are looking at is something a little more specific than that. I think it really goes back to the debate that took place between Carl Snavely and others who saw this issue somewhat differently. I think both Messrs. Banks and Travacon essentially looked at the railways' costs to be calculated on the basis of costs actually incurred rather than on those which were appropriate. I am wondering whether it might not be wise to tighten that wording up. I have an amendment that really has the effect of that. It would really have the effect of taking into account all costs that were actually incurred. But before moving it, I would like to have some explanation from the officials as to whether that would be more appropriate, why the wording that is in the bill was chosen, and if in fact the wording that I would recommend would not be more appropriate.

The Chairman just reminded me that I referred to "Messrs." Travacon and Banks. It was Mr. Banks and a representative of Travacon, Mr. Edsforth.

• 1955

Thank you, Mr. Chairman. I will do the same for you if I have the opportunity to, sometimes.

The Chairman: I did it quietly.

Dr. Heads.

Dr. John Heads (Executive Director, Railway Transport Committee, Canadian Transport Commission): Mr. Chairman, the inspiration of subclause (2)(a) essentially came from presentations made by the railways to the effect that under the branch line subsidy program presently operated by the CTC we are essentially costing and paying subsidies on the assumption implicit that branch lines are going out of business. I think, indeed, that statement that we were costing and paying subsidies on a going-out-of-business basis was a fair accusation and that this is what we were required to do according to the legislation flowing from the National Transportation Act. The argument of the railways is that under the new era from Bill C-155 the railways and their branch lines ought to be regarded essentially as an ongoing system and that hence they should be costed with this in mind.

I can give you a precise indication of the change. Effectively, under our branch line subsidy program we virtually pay no depreciation, in effect. There are certain circumstances in which we could pay, but effectively we pay virtually none. Under the new system depreciation would be a legitimate expense if one assumes that the branch lines are an ongoing business and that one is not merely subsidizing as they fade away, as it were. So that essentially is the inspiration of Clause 38.(2)(a).

[Traduction]

Le président: Le paragraphe 38.(2).

M. Mazankowski: Monsieur le président, avant de proposer mon amendement, puis-je interroger les hauts fonctionnaires?

Le président: Oui.

M. Mazankowski: J'aimerais interroger M. Kroeger, ou peut-être M. Heads, au sujet de l'alinéa 38.(2)(a), «... tient compte de tous les coûts à prévoir...», je pense qu'il est question de quelque chose de beaucoup plus précis que cela. Je crois que cela revient à la discussion qui a eu lieu entre Carl Snavely et d'autres qui envisageaient cette question sous un rapport différent. Je pense que MM. Banks et Travacon pensaient essentiellement que les coûts des chemins de fer devaient être calculés en fonction des coûts réellement engagés plutôt qu'en fonction des coûts à prévoir. Je me demande s'il ne conviendrait pas de préciser cela ici. Cela permettrait de tenir compte de tous les frais encourus. Mais avant de proposer cela, j'aimerais que les hauts fonctionnaires me disent si cela ne serait pas mieux et m'expliquent pourquoi on a choisi ce libellé.

Le président vient de me faire remarquer que j'ai parlé de MM. Travacon et Banks. Il s'agissait de M. Banks et d'un représentant de Travacon, M. Edsforth.

Merci, monsieur le président. Je vous rendrai la pareille si l'occasion se présente.

Le président: Je l'ai fait discrètement.

Monsieur Heads.

M. John Heads (directeur exécutif, Comité du transport ferroviaire, Commission canadienne des transports): Monsieur le président, ce qui a motivé la rédaction de l'alinéa (2)a, c'est qu'essentiellement les chemins de fer ont fait ressortir qu'en vertu du programme de subventions aux embranchements tributaires dirigé par la CCT, nous établissions les coûts et versions les subventions en nous fondant sur l'hypothèse que les embranchements tributaires étaient acculés à la faillite. Je pense effectivement que cette affirmation était fondée et que nous étions tenus d'agir ainsi aux termes de la Loi nationale sur les transports. L'argument des chemins de fer est qu'après l'adoption du projet de loi C-155, les chemins de fer et leurs embranchements tributaires seront considérés essentiellement comme un système permanent et que les coûts devraient être établis en fonction de cela.

Je peux vous expliquer ce que cela va changer. En fait, en vertu de notre programme de subventions aux embranchements tributaires, nous n'allouons virtuellement aucune somme pour la dépréciation. Il y a certaines circonstances dans lesquelles nous paierions, mais dans les faits, nous ne payons virtuellement rien. Aux termes du nouveau système, la dépréciation constituerait une dépense légitime si l'on prend pour hypothèse que les embranchements tributaires sont un système permanent et que les subventions ne seront pas uniquement accordées au fur et à mesure qu'ils disparaissent.

[Text]

I have looked at the wording that you have offered, Mr. Mazankowski, as against the wording contained in the bill. I think the wording in the bill captures this objective a little more closely than the wording you are offering, but I do not from my standpoint regard this as a very fundamental issue.

Mr. Mazankowski: If you take into consideration costs that are appropriate rather than costs actually incurred, would you not be caught in the position that you were then overstating the potential costs?

It seems to me that this is where we get into things like deferred maintenance and what not. Costs appropriate relative to deferred maintenance would be included whether they were incurred or not. That is my understanding of it. I may be wrong, but it just seems to me that the wording that is in the bill provides the latitude to overstate the costs applied.

Mr. Heads: The requirement now on maintenance is of course that the railways are not being paid normalized maintenance; they are only being paid maintenance costs that are actually incurred. My personal interpretation of this statement of costs that are appropriate is that costs which are not incurred would not be appropriate.

Mr. Mazankowski: I see. Interpreted in that manner, that might be a little clearer; but, in order to remove the doubt, would it not be more appropriate to choose the wording that I have advanced?

Mr. Denis Lefebvre (General Counsel, Transport Canada): Just on that point, Mr. Chairman, (2) tells the CTC a bit more. It gives the CTC some guidance as to how they are to exercise their basic responsibility which is spelled out in Clause 38.(1). Clause 38.(1) says that they review costs incurred for the past year; the year that has been completed. They do not say costs that might have been incurred. They say actual costs. It has to be interpreted that way. Which costs, though? Some will be costs that can be taken into account. Others should not be taken into account. Subclause (2)(a) says you take into account those costs that are appropriate to a railway system. If they have incurred other costs that you do not consider appropriate, then you do not take them into account.

• 2000

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I think my suggested amendment would clear up some doubts. Perhaps Mr. Thompson would want to comment on that. I think what I am proposing really in effect enhances the same objective and the spirit of that subclause (2)(a). But nonetheless, I, as a layman, sense there is room for reasonable doubt in the interpretation. I may be wrong; I may be overreacting.

The Chairman: Mr. Thompson.

[Translation]

Voilà essentiellement ce qui a motivé la rédaction de l'alinéa 38.(2)a).

J'ai examiné l'amendement que vous avez proposé, monsieur Mazankowski, et je l'ai comparé au libellé du projet de loi. Je pense que la version actuelle du projet de loi correspond davantage à cet objectif que ce que vous proposez, mais personnellement je ne trouve pas que ce soit une question très fondamentale.

M. Mazankowski: Si vous tenez compte des coûts à prévoir plutôt que des coûts réellement engagés, ne risquez-vous pas de surestimer les coûts éventuels?

J'ai l'impression que c'est là qu'on aurait des choses comme des coûts d'entretien différé et ainsi de suite. Les coûts à prévoir en matière d'entretien différé seraient inclus, que les dépenses soient engagées ou non. C'est mon interprétation de la chose. Je me trompe peut-être, mais j'ai l'impression que dans sa forme actuelle, le projet de loi permet de surestimer les coûts.

M. Heads: Selon le règlement actuel concernant l'entretien, les chemins de fer ne sont pas dédommagés pour l'entretien normalisé; ils sont dédommagés uniquement lorsque des dépenses d'entretien sont effectuées. D'après moi, ce bilan des coûts à prévoir ne comprend pas les dépenses qui n'ont pas été faites.

M. Mazankowski: Je vois. Interprété de cette façon-là, ce serait peut-être un peu plus clair; mais pour dissiper tout doute, ne conviendrait-il pas de choisir le libellé que j'ai proposé?

M. Denis Lefebvre (conseiller juridique, Transports Canada): Là-dessus, monsieur le président, le paragraphe (2) est plus précis dans ses instructions à la CCT. En effet, il dit à la CCT comment elle doit s'acquitter des responsabilités énoncées au paragraphe 38.(1). L'article 38.(1) dit que la Commission procède à l'examen des coûts engagés pour la dernière année; c'est-à-dire pour l'année qui vient de se terminer. Il n'est pas question de coûts qui auraient pu être engagés. On parle de coûts réels. C'est ainsi que cela doit être interprété. Mais quels coûts? Il y aura des coûts qu'on pourra prendre en considération, d'autres dont on ne pourra tenir compte. L'alinéa (2)a) dit que vous devez tenir compte des coûts à prévoir pour favoriser l'efficacité d'un réseau ferroviaire. Si on a engagé d'autres coûts que ceux-là, on ne doit pas en tenir compte.

M. Mazankowski: Monsieur le président, je pense que mon amendement dissiperait certains doutes. M. Thompson aurait peut-être des commentaires à faire là-dessus. Je pense que ce que je propose favorise vraiment les mêmes objectifs et va dans le même sens que l'alinéa (2)a). Mais, en tant que profane, j'ai l'impression que l'interprétation laisse des doutes. Je peux me tromper, j'exagère peut-être.

Le président: Monsieur Thompson.

[Texte]

Mr. Keith Thompson (Senior Counsel, Canadian Transport Commission): It seems the way Dr. Heads would interpret the provision in subclause (2)(a) now is really what you are trying to do with your amendment. Some other person at some future time might look at the present clause in the bill and believe it is primarily a forward-looking provision and be tempted to include in the costings some elements that were notional, to use that word. So I think the amendment more explicitly captures what Dr. Heads believes his function will be here.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, with the comments from the two officials, I would like to move my amendment. If there is some cleaning up in terms of wording, I will certainly accept that. Does Mr. Kroeger want to comment on that?

The Chairman: Yes, he does.

Mr. Arthur Kroeger (Secretary, Ministry of State for Economic Development): Just one observation, Mr. Chairman, picking up Dr. Heads' comment about no longer operating on a going out of business basis. I notice Mr. Mazankowski's amendment does not include that reference to meeting future requirements for the movement of grain, which is a kind of signal to the CTC to change the basis on which they are looking at what kind of costs to allow and what not to allow. That omission I think might be of some significance.

Mr. Mazankowski: I do not often disagree with Mr. Kroeger, but I would think that is implied in the statement "an adequate, reliable and efficient railway transportation system". It was implied when I drafted it.

The Chairman: Mr. Flis.

Mr. Flis: I will read the wording:

all costs appropriate to an adequate and efficient railway transportation

Let us take into account the last part:

that will meet the future requirements for the movement of grain;

Could that cover costs that would not be covered in the amendment, costs actually incurred, and keeping in mind the distinction of Snavely and the others of building a railway system for the future rather than one that is going out of business?

The Chairman: Dr. Heads.

Mr. Heads: Mr. Chairman, my impression is that the costing we would arrive at would be pretty well the same under either of the two alternative definitions.

Mr. Flis: It would be the same?

Mr. Heads: Yes.

The Chairman: Mr. Neil.

Were you finished, Mr. Flis?

An hon. Member: Mr. Chairman, could I move my amendment?

[Traduction]

M. Keith Thompson (conseiller juridique principal, Commission canadienne des transports): Il semble que M. Heads interprète l'alinéa (2)a) dans l'esprit de votre amendement. Quelqu'un, plus tard, verra peut-être dans cette disposition du projet de loi essentiellement une disposition de prévoyance et sera porté à inclure dans les coûts certains éléments théoriques, si vous voulez. Alors je pense que l'amendement exprime plus explicitement la façon dont M. Heads interprète ses fonctions.

M. Mazankowski: Monsieur le président, après les commentaires des deux hauts fonctionnaires, j'aimerais proposer mon amendement. S'il faut y apporter quelques retouches d'ordre rédactionnel, je les accepterai volontiers. M. Kroeger a-t-il un commentaire là-dessus?

Le président: Oui.

M. Arthur Kroeger (secrétaire, ministère d'État au Développement économique): Seulement une observation, monsieur le président, pour faire suite aux commentaires de M. Heads sur le caractère permanent de l'entreprise. Je remarque que l'amendement de M. Mazankowski ne mentionne pas l'évolution des besoins en matière de mouvements du grain, ce qui inciterait la CCT à changer ses critères quant aux coûts qui sont admissibles et ceux qui ne le sont pas. Cette omission m'apparaît importante.

M. Mazankowski: Je ne suis pas souvent en désaccord avec M. Kroeger, mais je pense que cela est implicite dans les mots «pour favoriser l'efficacité du réseau ferroviaire». C'était implicite quand je l'ai rédigé.

Le président: Monsieur Flis.

M. Flis: Je vais lire le paragraphe:

tous les coûts à prévoir pour favoriser l'efficacité du réseau ferroviaire.

Examinons la dernière partie:

et son adaptation à l'évolution des besoins en matière de mouvements du grain;

Cela engloberait-il des coûts qui ne seraient pas visés par l'amendement, des frais réellement engagés, et cela tient-il compte de la distinction faite par M. Snavely et d'autres voulant qu'on pense en fonction d'un réseau ferroviaire pour l'avenir plutôt que d'un réseau qui tombe à l'abandon?

Le président: Monsieur Heads.

M. Heads: Monsieur le président, j'ai l'impression que le calcul des coûts serait sensiblement le même dans les deux cas.

M. Flis: Il serait le même?

M. Heads: Oui.

Le président: Monsieur Neil.

Aviez-vous terminé, monsieur Flis?

Une voix: Monsieur le président, pourrais-je proposer mon amendement?

[Text]

The Chairman: It is up to Mr. Neil now. Do you want to put your question first, or do you want to wait and put it on the amendment?

Mr. Neil: I can speak either on the amendment or as it stands—either one, whatever you want.

I am a little bit concerned, Dr. Heads. You said that on branch lines where you are paying subsidies, you pay the subsidies based on the fact that they were going out of business. Now, these lines will be ongoing. I would assume that these lines have depreciated over the years, and it seems to me that by changing this you are going to have a different cost base. What are they going to use for their capital cost on these lines?

• 2005

Mr. Heads: This is capital-costed on net book investment across the system. The amount of money that one is talking about in dollars is—roughly they would obtain something of the order, I think, of \$4.5 million to \$5 million per year in depreciation, which effectively is not paid at the moment.

Mr. Neil: You do not pay the depreciation, but they would charge this as an expense on their balance sheet, would they not?

Mr. Heads: Yes, but it is not paid as a subsidy.

Mr. Neil: I gather from what you have said that the branch lines individually are not valued and depreciated. You say it is based on the net book assessment across the board?

Mr. Heads: This is what it would be under Bill C-155, yes.

The Chairman: Would they receive a subsidy on their depreciation, then?

Mr. Heads: The allowance in the cost for the line-related costs includes—the total figure I think is \$104.7 million. It is quoted in the bill later. Of that \$104.7 million, I think roughly \$4.5 million to \$5 million of that is depreciation.

The Chairman: How long does it take them to depreciate it to zero?

Mr. Heads: On the present system of estimating depreciation, essentially on an across-the-system basis, effectively it would virtually never come down to zero. We are, however, intending over the next few years to do a study on the precise capital base of each branch line.

The Chairman: In other words, under the existing system they get subsidies on these branch lines—in the way they got paid for the equipment that VIA bought from them?

Mr. Heads: I am not sure, Mr. Chairman, I understood the question. I am sorry.

The Chairman: I will not pursue it.

[Translation]

Le président: C'est à M. Neil de décider maintenant. Tenez-vous à poser votre question maintenant ou voulez-vous attendre que l'amendement soit proposé?

M. Neil: C'est comme vous voulez, je peux poser ma question sur l'amendement ou sur la disposition actuelle.

Je suis un peu inquiet, monsieur Heads. Vous avez dit que vous versiez des subventions aux embranchements en vous fondant sur l'hypothèse qu'ils seraient abandonnés. Maintenant, ces lignes continueront d'être exploitées. Je présume que ces lignes ont perdu de la valeur avec les années, et il me semble qu'en changeant ceci, vous aurez une différente base de calcul des coûts. Que va-t-on utiliser pour les coûts d'immobilisation sur ces lignes?

M. Heads: On se servira des coûts d'immobilisation selon la valeur comptable nette des investissements pour tout le réseau. Le montant d'argent dont on parle en dollars s'élève... on aurait approximativement, je pense, entre 4.5 millions de dollars et 5 millions de dollars par année en amortissement, somme qui n'est pas versée à l'heure actuelle.

M. Neil: Vous ne payez pas la dépréciation, mais cela figurerait au titre de leurs dépenses dans leur bilan, n'est-ce pas?

M. Heads: Oui, mais ce n'est pas payé à titre de subvention.

M. Neil: Si je comprends bien ce que vous avez dit, les embranchements ne seraient pas évalués et dépréciés individuellement. Vous dites que le calcul sera fondé sur l'évaluation de la valeur comptable nette pour tout le réseau?

M. Heads: Aux termes du projet de loi C-155, oui.

Le président: Les chemins de fer toucheraient-ils alors une subvention pour la dépréciation?

M. Heads: L'allocation pour les coûts afférents aux embranchements comprend... Le total s'élève à 104.7 millions de dollars, je pense. On en fait mention plus loin dans le projet de loi. De ces 104.7 millions de dollars, entre 4.5 millions de dollars et 5 millions de dollars comptent pour l'amortissement.

Le président: Combien de temps faudra-t-il pour que l'amortissement arrive à zéro?

M. Heads: En fonction du système actuel d'évaluation de la dépréciation qui est fondé sur l'ensemble du réseau, l'amortissement ne peut virtuellement pas arriver à zéro. Nous avons cependant l'intention d'effectuer une étude dans les prochaines années sur la base des immobilisations pour chaque embranchement.

Le président: En d'autres termes, selon le système actuel, les chemins de fer touchent des subventions pour ces embranchements tout comme ils ont été payés pour l'équipement que VIA a acheté d'eux?

M. Heads: Je ne suis pas sûr, monsieur le président, d'avoir bien compris la question. Je m'excuse.

Le président: Je n'irai pas plus loin.

[Texte]

Mr. Neil: Some of these lines have been in existence for 50 or 60 years, and while the depreciation is on the reducing balance and never gets down to nothing, it is pretty low. It seems to me in fairness, if we are going to be paying the railways for their branch lines, you should start on the basis of either the remaining undepreciated capital cost, or the actual value of the line, whichever is the less. As they do maintenance on the line by adding ties and rails and so on, they increase their capital base and then they can take depreciation accordingly.

I have some difficulty, because it seems to me that the taxpayer is being taken for a ride on the basis you are talking about.

The Chairman: Mr. Heads.

Mr. Heads: Mr. Chairman, the situation at present in the branch line subsidy program is that effectively they do not get paid depreciation. They get paid cost of capital on the lower of the net book investment and the salvage value of the line. With the vast increase in salvage values over recent years, effectively they are paid cost of capital on net book investment.

Under the new Bill C-155, they would receive cost of capital on the net book investment. This is in fact going to make very little difference, because net book investment is now normally less than salvage value. So they would not be getting paid any more in cost of capital under the new system.

In depreciation under the branch line subsidies, they effectively do not get paid any depreciation, except for new investments that have been made recently, as you have mentioned, Mr. Neil. So effectively under this ongoing system concept they would get paid for depreciation, which they are not getting at the moment.

Incidentally, Mr. Neil, the railways have argued with the commission that with the freezing of lines under Section 258 of the Railway Act, it is in fact only fair that they should be treated on that as an ongoing proposition. That argument has not been considered in depth by the Railway Transport Committee at this point in time, very largely because the argument becomes irrelevant if Bill C-155 is passed.

• 2010

The Chairman: Mr. Flis, and then Mr. Mazankowski. Then you can move your amendment at the same time.

Mr. Mazankowski: Just a supplementary on this point.

Mr. Flis: Mr. Chairman, yes, I understand that Mr. Mazankowski has not moved his amendment yet, and I am wondering whether he would consider changing the wording a

[Traduction]

M. Neil: Certains de ces embranchements existent depuis 50 ou 60 ans, et bien que l'amortissement n'atteindra jamais le point zéro, il est très faible. Il me semble que pour être juste, s'il faut dédommager les chemins de fer pour leurs embranchements, il faudrait se fonder sur le coût en capital non amorti qui reste, soit sur la valeur actuelle de la ligne, selon ce qui est le moins élevé. En faisant l'entretien des lignes, en y ajoutant des traverses et des rails et ainsi de suite, les chemins de fer accroissent leur base de capital et peuvent ensuite réclamer de la dépréciation en conséquence.

Je suis un peu inquiet, parce que j'ai l'impression que le contribuable se fait jouer.

Le président: Monsieur Heads.

M. Heads: Monsieur le président, en vertu du programme de subvention des embranchements, les chemins de fer ne touchent aucune allocation d'amortissement. Ils reçoivent une somme en fonction du coût d'immobilisation selon la valeur comptable nette inférieure de l'investissement et selon la valeur de récupération de la ligne. Mais compte tenu de l'augmentation considérable des valeurs de récupération des dernières années, les chemins de fer reçoivent effectivement la valeur du coût d'immobilisation selon la valeur comptable nette des investissements.

Aux termes du nouveau projet de loi C-155, les chemins de fer recevraient la valeur du coût d'immobilisation selon la valeur comptable nette de l'investissement. Cela ne fera pas tellement de différence, parce que la valeur comptable nette de l'investissement est habituellement inférieure à la valeur de récupération. Alors ils ne recevraient pas plus au titre des coûts d'immobilisation en vertu du nouveau système.

Pour ce qui est de l'amortissement en vertu du programme de subvention des embranchements, les chemins de fer ne reçoivent pas d'allocation d'amortissement, sauf pour les immobilisations faites dans les derniers temps, comme vous l'avez mentionné, monsieur Neil. Alors, en vertu du principe du système permanent, les chemins de fer recevraient une allocation pour amortissement, ce qu'ils n'obtiennent pas en ce moment.

Soit dit en passant, monsieur Neil, les chemins de fer ont fait valoir à la Commission que, par suite du gel des embranchements en vertu de l'article 258 de la Loi sur les chemins de fer, il est juste qu'on se fonde sur ce principe d'un système permanent. Cet argument n'a pas encore été considéré en profondeur par le Comité des transports par chemin de fer, surtout parce qu'il perdra sa validité si le projet de loi C-155 est adopté.

Le président: M. Flis, puis M. Mazankowski. Vous pouvez en profiter pour proposer votre amendement.

M. Mazankowski: Une simple question supplémentaire.

M. Flis: Monsieur le président, je crois comprendre, effectivement, que M. Mazankowski n'a pas encore proposé son amendement; je me demande s'il accepterait d'en modifier

[Text]

little, because after hearing what he really wants to achieve by his wording and hearing the officials that really it is going to be the same thing . . . but there is a bit of a concern that we want to make sure that it will meet the future requirements for the movement of grain. I wonder if Mr. Mazankowski could add to his amendment "that will meet future requirements for the movement of grain". Then I think we could support his amendment.

The Chairman: Okay, "that will meet . . .". That is okay.

Mr. Mazankowski: I think, Mr. Chairman, that is what I want to achieve. I guess what I am concerned about is I do not want costs thrown in that might be hypothetical or illusory. To the extent that that would not open the door, I would be prepared to accept that.

I am not sure if Mr. Flis is through . . . ?

Mr. Flis: Yes.

Mr. Mazankowski: Dr. Heads, is the rate of depreciation that is applied to the branch lines the same as that applied to the other parts of the system?

Mr. Heads: Do you mean the same as on roadway costs?

Mr. Mazankowski: Say on your main line.

Mr. Heads: I think it is, but I am not absolutely certain. I would have to check that.

Mr. Mazankowski: That seems to be a point of departure between Mr. Banks and Mr. Snavely, who I think, if I recall correctly, calculated depreciation on a system basis. Mr. Banks suggested that a different rate of depreciation should apply to the branch line system as compared to the main line system because of the obvious life span of the two systems. He really did find in his assessment of costs that there was about a \$6-million differential in the treatment of the two systems. In light of the fact that clearly the life of the main line, which is subjected to very heavy traffic, would be a lot less than a branch line in terms of . . . and he points out that in terms of salvage value there has probably been an appreciation in salvage value of the branch lines and there really should be very little if any provision for depreciation on the branch line system.

Mr. Heads: Mr. Chairman, I think the point that Mr. Mazankowski has just made and that Mr. Neil made earlier has a certain amount of validity, and indeed it is our intention to try to establish the capital value and the reasonable depreciation levels for branch lines with a greater degree of accuracy than we have achieved in the past.

However, I would point out that the amount of money at issue in this does not seem to be large. I would also point out that to some extent if there is any overestimation of costs attributable to branch lines, *pari passu* there is an underestimation of the amount attributable to main lines. In other words, under the volume-related costs we could be marginally underestimating the true costs that are incurred by grain . . .

Mr. Mazankowski: Why do you say that?

Mr. Heads: Because the figures in total are correct. I am not suggesting that . . .

[Translation]

quelque peu l'énoncé car, après avoir entendu ses objectifs, et après avoir entendu les fonctionnaires dire que, en réalité, c'est la même chose . . . Quoi qu'il en soit, l'important c'est de faire en sorte que l'efficacité réponde à l'évolution des besoins en matière de mouvements du grain. Est-ce que M. Mazankowski accepterait d'ajouter à son amendement: «à l'évolution des besoins en matière de mouvements du grain». Dans ce cas, nous pourrions accepter son amendement.

Le président: D'accord. C'est d'accord.

M. Mazankowski: Monsieur le président, c'est précisément ce que je recherche. Ce que je veux éviter, c'est qu'on ajoute des coûts hypothétiques ou illusoirs. S'il n'est pas question de cela, je suis prêt à accepter cette précision.

Je ne sais pas si M. Flis a terminé?

M. Flis: Oui.

M. Mazankowski: Monsieur Heads, est-ce que le taux de dépréciation est le même pour les embranchements que pour les autres parties du réseau?

M. Heads: Les mêmes coûts que pour les lignes principales?

M. Mazankowski: Par exemple, la ligne principale.

M. Heads: Je crois que oui, mais je n'en suis pas absolument certain. Il faudrait que je vérifie.

M. Mazankowski: J'ai l'impression que l'interprétation de M. Banks et M. Snavely n'allait pas dans le même sens puisque si je me souviens bien, ce dernier calculait la dépréciation en se fondant sur le réseau. M. Banks nous a dit qu'un taux de dépréciation différent devrait être appliqué au réseau secondaire parce que dans les deux cas, l'espérance de vie du matériel n'est pas la même. Il a même trouvé une différence de 6 millions de dollars entre les coûts des deux différents réseaux. Puisque de toute évidence, la ligne principale où la circulation est infiniment plus intense dure beaucoup moins longtemps qu'une ligne secondaire . . . il souligne que la valeur de récupération des lignes secondaires a probablement augmenté et qu'à toutes fins utiles, on peut pratiquement faire abstraction des facteurs de dépréciation pour les lignes secondaires.

M. Heads: Monsieur le président, les observations de M. Mazankowski, et de M. Neil un peu plus tôt, sont justifiées dans une certaine mesure et nous avons d'ailleurs l'intention d'essayer de déterminer la valeur du capital immobilisé dans les lignes secondaires et de calculer avec un peu plus de précision les taux de dépréciation de ces lignes.

Toutefois, selon toute probabilité, il ne s'agit pas de sommes considérables. Dans une certaine mesure également, si l'on a eu tendance à surestimer les coûts des lignes secondaires, en même temps il est certain que les lignes principales ont été sous-estimées. Autrement dit, si l'on calcule les coûts en se fondant sur le volume, les coûts attribuables au transport du grain doivent être légèrement sous-estimés.

M. Mazankowski: Pourquoi dites-vous cela.

M. Heads: Parce que le chiffre total est exact. Je ne veux pas dire . . .

[Texte]

Mr. Mazankowski: How do you know the figures in total are correct?

Mr. Heads: Because of the work that we do to audit the entire accounts of the railways. In other words . . .

Mr. Mazankowski: Oh, I see.

Mr. Heads: —it is not an aggregate; it is never an allocation if there is an error.

I am not suggesting that these two areas are necessarily offsetting—in other words, that we could be overestimating line-related and underestimating volume-related—but I am suggesting that they are going in the direction towards offsetting.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I appreciate Dr. Head's comments. I am delighted that he has taken that point into consideration, and we look forward to his assessment along the lines that Mr. Banks had advanced, because I think there clearly is some room for improvement in the assessment of the levels of depreciation, branch lines versus main lines.

• 2015

The Chairman: I am just glad I do not have his job.

Dr. Heads.

Mr. Heads: I just wanted to say to Mr. Mazankowski, through you, Mr. Chairman, that we would undertake to do this as part of the 1984 costing review, but it is quite a lengthy job and I hope that Mr. Mazankowski will not expect us to be producing figures, I would think, much before the middle to the end of next year.

Mr. Mazankowski: Oh no, I accepted that, sir.

Mr. Chairman, I think you have the revised wording to my amendment. It will now be known as the Mazankowski-Flis amendment. It is about the first time we have done anything together in this committee since we started, I guess.

I move that Bill C-155 be amended in Clause 38.(2)(a) on page 18 by deleting lines 34 to 37 and substituting the following thereto:

(a) take into account all costs actually incurred which are directly related to the provision of an adequate, reliable and efficient railway transportation system that will meet future requirements for the movement of grain.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski. It was so moved by the odd couple.

Clause 38.(2)(a) as amended agreed to.

The Chairman: All right. We are now on Clause 38.(2)(b).

Mr. Mazankowski: I have some questions on that, Mr. Chairman . . .

The Chairman: All right. Proceed, please.

Mr. Mazankowski: —and possibly an amendment. We get into that whole question of computing the cost of capital.

[Traduction]

M. Mazankowski: Comment savez-vous que le chiffre total est exact?

M. Heads: Parce que nous vérifions la totalité des coûts des chemins de fer. Autrement dit . . .

M. Mazankowski: Oh, je vois.

M. Heads: . . . cela n'est pas calculé globalement. Il ne s'agit jamais d'une répartition lorsqu'il y a une erreur.

Je ne veux pas dire que ces deux secteurs se compensent forcément, c'est-à-dire que nous pourrions surestimer les coûts afférents aux lignes et sous-estimer les coûts afférents au volume, mais je prétends tout de même qu'ils ont tendance à se compenser.

M. Mazankowski: Monsieur le président, je comprends les observations de M. Heads. Je suis enchanté de constater qu'il tient compte de cela et nous attendons avec impatience l'évaluation qu'il a faite et dont M. Banks nous a parlé car il y a forcément moyen de mieux préciser les niveaux de dépréciation des lignes secondaires et des lignes principales.

Le président: Je ne lui envie pas cette tâche.

Monsieur Heads.

M. Heads: Monsieur Mazankowski, monsieur le président, nous avons l'intention de faire ce travail dans le cadre de notre examen des coûts pour 1984, mais cela va prendre beaucoup de temps et j'espère que M. Mazankowski ne s'attend pas de recevoir des résultats avant la fin de l'année prochaine, au plus tôt, je pense.

M. Mazankowski: Oh, non, je m'en suis rendu compte.

Monsieur le président, vous avez le texte révisé de mon amendement. Il passera dans l'histoire sous le titre d'amendement Mazankowski-Flis. C'est à peu près la première fois que nous faisons quelque chose en commun depuis le début du Comité.

Je propose que l'article 38.(2)a), page 18 du projet de loi C-155, soit modifié en remplaçant les lignes 38 à 42 par ce qui suit:

a) tient compte de tous les coûts véritablement encourus et liés à l'existence d'un système de transport par chemin de fer sûr et efficace jugé nécessaire à l'avenir pour la circulation des grains.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski. Cela était proposé par d'étranges associés.

Le paragraphe 38.(2)a) modifié est adopté.

Le président: Très bien. Nous passons maintenant au paragraphe 38.(2)b).

M. Mazankowski: Monsieur le président, j'ai des questions à ce sujet.

Le président: Très bien, je vous en prie.

M. Mazankowski: . . . et peut-être même un amendement. Ici, nous abordons toute la question de l'examen des coûts d'immobilisation.

[Text]

Here we get into the situation of applying the provision for the same cost of capital to CN as to CP. While this bill has chosen to be bound by the provisions of the Railway Act, Section 276(3)(b), we have had some fairly strong representations from a number of groups questioning the application of that as it applies to CN, inasmuch as CN does not pay income tax and therefore the cost components for the two railways are substantially different. If we are really looking at computing the total costs, given the fact that this whole bill is based upon a freight rate regime that will recover variable costs, we are really kidding ourselves when we apply the same costing formula to the one railway as to the other, when their cost components are quite different.

Mr. Chairman, perhaps Dr. Heads or Mr. Kroeger would like to comment on it.

I feel somewhat impelled to move an amendment in that regard. I think as we have travelled and sat throughout these committee proceedings the points made by the various groups in this matter have been well taken. I would certainly like to advance an amendment that would compute the cost of capital in accordance with such principles as the commission deems appropriate and adjust that cost by any amount it deems justified in the light of risks associated with the movement of grain. We are really not only talking about the cost of capital with respect to the two railways, but also with respect to the risk component involved.

I think, Mr. Kroeger, you were here when we had the railway consultants appear before us. They spoke to us about the relative risk of hauling grain, in particular under this new freight rate regime.

The Chairman: Mr. Kroeger.

• 2020

Mr. Kroeger: Mr. Chairman, Mr. Mazankowski raises a point which I think the legislative task force had a lot of discussion about. It is a difficult issue, and I do not know that there is any one answer which can be supplied to the question of if it is a good idea, yes or no?

The origins of Section 276 in the Railway Act are for calculating railway costs for certain purposes. Railway freight rates in Canada are not regulated, by and large, so it is not a question of establishing every freight rate in the country on the basis of this, but for example, to determine whether a freight rate is compensatory or whether somebody is engaging in predatory pricing, you calculate what their costs are and then see whether they are covering those costs with the rate, if you get a complaint.

For that sort of purpose it was decided in the Railway Act, for reasons that Dr. Heads can certainly elaborate on, to use the same cost of capital for the two railways. The issue is whether in the kind of system that is proposed in Bill C-155 one should again have an identical cost of capital rate for the two railways. The argument against doing so is the fairly straightforward one that Mr. Mazankowski puts, which is that

[Translation]

Tout cela doit servir à équilibrer les coûts en capital du CN et du CP. Aux fins de ce projet de loi, on a déterminé que l'article 276(3)(b) de la Loi sur les chemins de fer s'appliquerait mais en même temps, plusieurs groupes sont venus nous dire qu'ils remettaient en question l'application de cette disposition dans la mesure où elle s'applique au CN qui ne paie pas d'impôt sur le revenu, ce qui déséquilibre beaucoup les composantes coûts des deux compagnies de chemin de fer. Si nous voulons vraiment calculer l'ensemble des coûts, puisque tout ce projet de loi se fonde sur un tarif-marchandises qui permettra de recouvrer les coûts variables, nous nous faisons des illusions quand nous appliquons la même formule d'établissement des coûts aux deux chemins de fer puisque leurs composantes coûts sont tout à fait différentes.

Monsieur le président, M. Heads ou M. Kroeger ont peut-être quelque chose à dire à ce sujet.

Pour ma part, j'ai très envie de proposer un amendement dans ce sens. Tout au long de nos séances et pendant nos déplacements, plusieurs groupes sont venus nous parler de ce problème. J'aimerais donc beaucoup proposer un amendement qui permettrait de calculer le coût en capital en se fondant sur des principes que la Commission jugerait appropriés et ce coût pourrait être ajusté pour tenir compte de l'élément de risque qui existe dans les mouvements du grain. En réalité, il ne s'agit pas seulement du coût du capital pour les deux chemins de fer mais également de l'élément de risque.

Monsieur Kroeger, je crois que vous étiez là lorsque les experts-conseils des chemins de fer ont comparu. Ils nous ont parlé du risque relatif inhérent au transport du grain, en particulier avec ce nouveau tarif-marchandises.

Le président: Monsieur Kroeger.

M. Kroeger: Monsieur le président, M. Mazankowski soulève une question dont le groupe de travail législatif a beaucoup discuté. C'est un point difficile et je ne suis pas certain qu'il y ait une réponse très nette à la question de savoir si, oui ou non, c'est une bonne idée.

A l'origine, l'article 276 de la Loi sur les chemins de fer servait à calculer les coûts des chemins de fer à certaines fins. Les tarifs-marchandises ferroviaires au Canada ne sont pas réglementés dans l'ensemble et par conséquent, il n'est pas question de calculer tous les tarifs en se fondant sur cela. Il s'agit, par exemple, de déterminer si un tarif-marchandises est compensatoire ou bien si quelqu'un impose des prix excessifs. En cas de plainte, on calcule les coûts puis on détermine s'ils justifient le tarif.

Pour ce genre de choses, on avait décidé à l'époque de la Loi sur les chemins de fer d'utiliser un même coût en capital pour les deux chemins de fer; M. Heads peut vous donner les raisons de cette décision. Reste à savoir si aux fins du projet de loi C-155, il convient de conserver un même coût en capital pour les deux chemins de fer. Evidemment, le premier argument contre qui vient à l'esprit est celui que M. Mazankowski vient de soulever. En effet, comme le CN ne paie pas d'impôt sur le

[Texte]

CN does not pay income tax, so why should they get a cost of capital rate which is based on the assumption that they do?

The argument on the other side of the proposition—I do not know that there is any one clear answer to it. CN has a variety of special circumstances that apply. For example, it cannot raise money by issuing shares. It cannot raise equity capital; all it can do is borrow. The only entity that is allowed to buy equity in CN is the government. CN is required to pay a 20% dividend on any profits it earns to the government. Certain costs are built into the CN system: Terra Transport in Newfoundland, CN Express. CN carries the great preponderance of VIA's traffic, which makes no contribution to constant costs at all. CN does not benefit from capital cost allowances as CP does, but at the same time it faces—the only way CN could benefit from the capital cost allowance would be if it were in a tax-paying position. It is not. Yet CN faces the same need to make major investments, possibly a greater need to make major investments even . . .

Mr. Mazankowski: Mr. Kroeger, what has that to do with hauling grain—Terra Transport? That is the question the producer would put to you.

Mr. Kroeger: I think it is a valid observation, Mr. Chairman, and the situation as it relates to CN is undeniably complex. I do not think there is a simple yes or no answer that can be provided. It is something I hope the committee will try to assess.

Mr. Mazankowski: I guess, Mr. Chairman, we note that there seems to be a generous allocation to CN in terms of its cost of capital, and at the same time there is a provision for the CN adjustment. One might have thought if CN were being treated overly generously for its cost of capital, perhaps the CN adjustment might have more or less offset that.

I guess what happens when you use what is really tantamount to an artificial cost base . . . we are dealing with some pretty large numbers, and it really distorts the final figure that we come up with. Once this is enshrined in legislative form like this, I guess the numbers will not get smaller, they will get larger, and the distortion that much greater.

Mr. Kroeger: The point I left out in my last explanation to Mr. Mazankowski's question is not that somehow prairie grain had to pay for Terra Transport, but rather that it is losses incurred by some of these enterprises, on the one hand, or revenues that CN does not get because VIA makes no contribution to constant costs, and CN handles most of VIA. Those are the kinds of things that prevent CN from being in a tax-paying position, which it otherwise would be, and if it were in a tax-paying position it would get the same cost of capital as CP.

[Traduction]

revenu, pourquoi lui accorder un taux de coût en capital qui tient pour acquis le contraire?

Il y a un argument qui va dans l'autre sens . . . je ne sais pas si la réponse est très nette. Dans le cas du CN, il y a plusieurs circonstances particulières. Par exemple, le CN ne peut rassembler des fonds en émettant des actions. Sa seule possibilité de financement, c'est l'emprunt. La seule entité autorisée à acheter des actions du CN, c'est le gouvernement. Le CN est tenu de verser au gouvernement un dividende de 20 p. 100 sur ses bénéfices, quels qu'ils soient. Certains coûts sont incorporés dans le système du CN: Terra Transport à Terre-Neuve, le CN Express. Le CN assume la majeure partie de la responsabilité de VIA, mais cette entreprise ne fait aucune contribution aux coûts constants du CN. Le CN ne profite pas des dispositions de déduction pour investissement comme le CP, mais il ne faut pas oublier que pour le CN, le seul moyen d'en profiter serait de payer des impôts. Ce n'est pas le cas. Et pourtant, le CN doit faire de gros investissements, de la même façon, et peut-être dans une plus large mesure . . .

M. Mazankowski: Monsieur Kroeger, qu'est-ce que Terra Transport a à voir avec le transport du grain? C'est une question que les producteurs vous poseraient.

M. Kroeger: C'est une observation justifiée, monsieur le président, et la situation du CN est effectivement très complexe. Je ne pense pas pouvoir vous répondre par un simple oui ou non; j'espère que le Comité essaiera d'évaluer lui-même la situation.

M. Mazankowski: Monsieur le président, le CN semble profiter de déductions généreuses pour investissements en plus de l'indemnité CN. A priori, les dispositions relatives aux coûts en capital du CN semblent excessivement généreuses, mais peut-être que l'indemnité CN vient maintenant compenser cela.

Ce qui se produit, c'est qu'on calcule les coûts sur une base artificielle et comme il s'agit de chiffres considérables, il y a une distorsion du résultat final. En inscrivant le système dans un cadre législatif, on ne risque pas de faire diminuer les chiffres, au contraire, et la distorsion en sera d'autant plus grande.

M. Kroeger: J'ai omis un détail dans l'explication que j'ai donnée à M. Mazankowski tout à l'heure; le problème ce n'est pas que les producteurs de grain des Prairies doivent payer Terra Transport, mais bien les pertes encourues par certaines de ces entreprises d'une part, ou si l'on veut, les revenus que le CN perd faute d'une contribution de VIA aux coûts constants, et n'oublions pas que c'est le CN qui est largement responsable de VIA. Voilà précisément ce qui empêche le CN de payer des impôts, et si le CN était en mesure de payer des impôts, il aurait les mêmes coûts en capital que le CP.

• 2025

The Chairman: Mr. Kroeger . . .

Mr. Kroeger: Yes, sir.

Le président: Monsieur Kroeger . . .

M. Kroeger: Oui, monsieur.

[Text]

The Chairman: Is that the same as saying that CN has obligations placed upon it by its shareholder that CP does not necessarily have placed upon it?

Mr. Kroeger: Yes, sir.

The Chairman: Okay.

Mr. Kroeger: They arise from CN status as a Crown corporation.

One other thing I should perhaps have mentioned—and again Dr. Heads could elaborate on this—is that the CTC are going to be opening public hearings immediately after the passage of Bill C-155 on the whole question of the railway cost of capital. A lot of preparatory work has been done leading up to those hearings, and the CTC, I suppose—and perhaps Dr. Heads should comment on this... could examine the appropriate cost of capital to apply for grain.

John, do you want to...

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I want Dr. Heads to comment, but really that is what my amendment would do. Really in effect, having regard to and knowledge of the fact that the CTC has begun or is in the process of commencing a study with regard to the cost of capital, the amendment I have advanced would compute the cost of capital in accordance with such principles as the commission deems appropriate and adjust that cost by any amount it deems justified in the light of risks associated with the movement of grain. I guess for the time being the CTC could choose to use the present arrangement, but it would leave the door open for another formula that might be more appropriate.

I appreciate as well, Mr. Chairman, the fact that Mr. Kroeger reminded us that VIA Rail contributes no contribution to constant costs. I hope that was noted by all members of the committee.

The Chairman: I get the point.

Mr. Mazankowski: I hope you do.

An hon. Member: I hope the rest of them do.

Mr. Mazankowski: I hope other members of the committee get that point too.

The Chairman: Dr. Heads, I hope in your answer you will be able to follow the same optimistic note that Mr. Kroeger injected into his remarks when he said "when this bill is passed".

Mr. Kroeger: I am sorry; I nearly always say "if", Mr. Chairman; that must have been a slip.

The Chairman: Dr. Heads.

Mr. Heads: Thank you, Mr. Chairman.

If I may commence with a brief commercial for the CTC, we had in fact intended to call this cost-of-capital public hearing in May 1982, but of course the Gilson process was in full swing then and we therefore had to postpone this public hearing. We have made an announcement that is reasonably public that we will be calling the public hearing as soon as, when, if... depending upon which conjunction you wish to use, Mr. Chairman—the bill is passed. We will be calling a

[Translation]

Le président: Est-ce que cela revient à dire que le CN se voit imposer des obligations par ses actionnaires auxquelles le CP échappe?

M. Kroeger: Oui, monsieur.

Le président: D'accord.

M. Kroeger: Cela vient de ce que le CN est une société de la Couronne.

Autre chose dont j'aurais peut-être dû parler—et là encore M. Heads pourra vous donner des détails—la CCT va entreprendre des audiences dès l'adoption du projet de loi C-155 pour passer en revue toute la question des coûts en capital des chemins de fer. Ces audiences ont été longuement préparées et la CCT devrait pouvoir étudier les coûts en capital les plus appropriés pour le grain. M. Heads a peut-être quelque chose à ajouter à ce sujet.

John, vous voulez...

M. Mazankowski: Monsieur le président, j'aimerais bien écouter M. Heads à ce sujet, mais j'observe que c'est précisément l'effet de mon amendement. Compte tenu de ces audiences prochaines de la CCT sur le coût en capital, remarquez que mon amendement permettrait de calculer le coût en capital sur la base de principes jugés appropriés par la Commission; cela permettrait d'ajuster les coûts en tenant compte des risques inhérents aux mouvements du grain. J'imagine que la CCT commencerait par conserver les arrangements actuels, ce qui ne l'empêcherait pas plus tard d'adopter une autre formule plus appropriée.

Monsieur le président, je comprends bien M. Kroeger lorsqu'il nous rappelle que VIA ne fait aucune contribution aux coûts constants. J'espère que tous les membres du Comité l'auront remarqué également.

Le président: J'ai compris.

M. Mazankowski: Je l'espère bien.

Une voix: J'espère que nous ne sommes pas les seuls.

M. Mazankowski: J'espère que d'autres membres du Comité l'auront compris également.

Le président: Monsieur Heads, j'espère que votre réponse sera aussi optimiste que celle de M. Kroeger lorsqu'il a parlé du moment où «ce projet de loi serait adopté».

M. Kroeger: Je suis désolé, d'habitude je dis «si»; j'ai dû avoir un lapsus.

Le président: Monsieur Heads.

M. Heads: Merci, monsieur le président.

Je vais commencer par un spot publicitaire pour la CCT. Nous avons eu l'intention de commencer ces audiences publiques sur les coûts en capital en mai 1982 mais, évidemment, à cette époque-là, Gilson était en plein milieu de ses travaux et nous avons jugé bon de remettre ces audiences publiques à un peu plus tard. Nous avons maintenant annoncé, et c'est raisonnablement public, que les audiences commenceraient dès que, quand, si—vous pouvez choisir votre conjon-

[Texte]

public hearing to take place roughly 16 to 17 weeks afterwards, so I would hope that we would have this public hearing early in the spring next year. The terms of reference of the public hearing would, I think, cover everything related to the risks involved in the movement of grain, so I think the latter part of Clause 38.(2)(b) would be tackled fully at the time of that public hearing.

On the question of the CN allowance for income tax, I really have only one point I would like to add to what the deputy minister has said. That is that at the moment the CN allowance for income tax is included in the government commitment because it is included in the cost base. If that were taken out, and if, for purposes of argument, CN were to come into a taxable position, I think under the terms of costing we are required to carry out this would mean that suddenly when CN became in a tax-paying position the CN cost of capital would increase very significantly, and it might well be, depending on overall levels and the inflation in the economy, that the producers could be asked to bear some of this cost. As the thing stands at the moment, because the money is in the base this would not happen.

• 2030

The Chairman: Mr. Mayer.

Mr. Mayer: Thank you, Mr. Chairman. Just a brief supplementary.

One of the problems I have with this is that CN, I would presume, is being asked to do certain things by its shareholder, mainly the Government of Canada, as a policy directive. I am not so sure that I follow the line of reasoning that says because they are asked to do these things, there is an additional cost associated with it; therefore they have a higher cost of capital. It seems to me if you take into account that they are doing those things at the direction of the government, the government should then be prepared to pick up the actual additional cost, whatever it is, so that you do not . . .

Mr. Mazankowski: Are they not provided for in the new CN act—those kinds of policy directives that could cost the corporation money? I know they are in the Air Canada Act.

Mr. Kroeger: No, even in the Air Canada Act the Governor in Council has discretion. On the one hand the Governor in Council is empowered to issue a directive to Air Canada, and I think the Air Canada Act then says that the Governor in Council may pay compensation. But the freedom of the Governor in Council to say that Air Canada absorbs it I think is . . .

Mr. Mazankowski: But that same provision does apply to the CN, does it not, Mr. Kroeger?

Mr. Kroeger: I do not remember whether it is in the CN act of 1977 or not. It may be, and certainly there has been much more discussion in recent years on the subject of Crown corporations, that if they are told to do something they ought to be compensated for doing it. So far I do not know of any act that obliges the government to pay compensation.

[Traduction]

tion, monsieur le président—le projet de loi serait adopté. Normalement, les audiences devraient commencer de 16 à 17 semaines plus tard, ce qui devrait nous amener au début du printemps prochain. Le mandat de ces audiences porterait sur tout ce qui est lié aux risques inhérents aux mouvements du grain, et par conséquent, je crois que la fin de l'article 38(2)(b) sera particulièrement en évidence.

Quant à la situation fiscale du CN, j'aimerais ajouter une seule observation à ce que le sous-ministre vous a dit. À l'heure actuelle, la déduction d'impôt sur le revenu accordée au CN est respectée par le gouvernement car elle fait partie de la base des coûts. Si cela devait changer et si, c'est hypothétique, le CN devenait imposable, aux termes des dispositions relatives à l'établissement des coûts, dès l'instant où le CN commencerait à payer des impôts, les coûts en capital du CN augmenteraient considérablement. Et il ne serait pas exclu à ce moment-là qu'on demande aux producteurs d'assumer une partie de ces coûts; cela dépendrait de la situation générale et de l'inflation. Pour l'instant, comme cet argent figure dans la base, ce n'est pas possible.

Le président: Monsieur Mayer.

M. Mayer: Merci, monsieur le président. Une question supplémentaire.

Ce qui m'ennuie dans cette affaire, c'est que j'imagine que le CN se voit imposer certaines choses par son actionnaire, c'est-à-dire le gouvernement du Canada qui impose des directives de politiques. Ce que je comprends mal, c'est que ces directives qui sont imposées comportent des coûts supplémentaires qui font augmenter les coûts en capital. Il me semble que si c'est le gouvernement qui impose des directives qui coûtent de l'argent, c'est le gouvernement qui devrait défrayer ces coûts supplémentaires, quels qu'ils soient . . .

M. Mazankowski: Est-ce que cela n'est pas prévu dans la nouvelle Loi sur le CN: ces directives politiques qui coûtent de l'argent à la société? Je sais qu'il y a quelque chose à ce sujet dans la Loi sur Air Canada.

M. Kroeger: Non, même pour Air Canada, le gouverneur en conseil a cette possibilité. D'une part, le gouverneur en conseil est habilité à émettre des directives à l'intention d'Air Canada . . . Je crois que la Loi sur Air Canada précise que le gouverneur en conseil peut verser une compensation. Mais je crois que le gouverneur en conseil est tout à fait libre de décider que c'est Air Canada qui défraiera . . .

M. Mazankowski: Mais cette même disposition s'applique au CN, n'est-ce pas, monsieur Kroeger?

M. Kroeger: Je ne sais pas si cela figure dans la Loi sur le CN de 1977. C'est possible, et je sais que depuis quelques années on prétend de plus en plus que lorsque les sociétés de la Couronne se voient imposer certaines choses, elles devraient recevoir une compensation. Mais je ne connais pas de loi qui oblige le gouvernement à le faire.

[Text]

Mr. Mayer: The point then is that if you are saying that there should be a benefit to CN—I do not know if that is exactly what you said—it would come about because of the overstatement of the CN's cost of capital, because they do other things, which is fine in actual fact. But all I am saying is, is it fair then to expect the producer or the shipper of grain to be part of picking up that extra expenditure? And if not—and I would say “not” is the position that would be the reasonable one—then why should CN's cost of capital be less or why should we not leave it to the discretion of the CTC to determine that, taking into account all these factors?

Mr. Kroeger: Just a minor clarification of my comment. What happens is that because of losses CN incurs or revenues it does not get, it is not in a taxable position, and therefore it does not pay income tax; hence, the fact that it is not, for example, eligible for capital cost allowances. However, I think some of the points Mr. Mayer makes still have some validity. They are valid questions to be asked.

Mr. Mayer: I am just suggesting, Mr. Chairman, what would be wrong with leaving it to the CTC to make some discretionary judgments on that score, rather than saying in the bill that it shall be determined in accordance with the appropriate section in the Railway Act? Perhaps I could ask Dr. Heads what kind of additional work it would require at the CTC. I think it would not require that much additional work, because I think that information would probably be there anyway.

The Chairman: Dr. Heads.

Mr. Heads: Mr. Chairman, I think the question that is being raised is this: Is there a technical problem in working out the data? No, there is not. I think essentially you are discussing a policy issue, on which I do not believe I, as an analyst, should be versing an opinion.

Mr. Mayer: Mr. Chairman, I was just trying to point out if it would be an additional workload that would be elaborate or horrendous, whether there would be very much involved. That is the question I was asking.

• 2035

Mr. Heads: Yes. Mr. Chairman, the answer is no. It would not involve a horrendous workload.

Mr. Mayer: Then I could go back to Mr. Kroeger and ask him if the department or the government has considered doing what I have suggested to let the CTC determine what the appropriate cost of capital is for each railway, rather than specifying it in the act as referred to in the Railway Act?

Mr. Kroeger: There was discussion, certainly with the previous Minister of Transport about this subject, Mr. Chairman. I think it is fair to say that, again, the complexity of the thing almost precluded a straightforward answer to it. I was looking at, as Mr. Mayer was asking his questions, the clause, trying to think whether there was some way that we could write in a requirement for the CTC to assess the appropriateness of this clause and make recommendations to the minister after... either the application would be done

[Translation]

M. Mayer: Mais si vous prétendez que le CN a droit à une compensation—je ne sais pas si c'est exactement ce que vous avez dit—il faudrait partir d'une exagération des coûts en capital du CN parce qu'il y a d'autres activités dans l'entreprise, ce qui est d'ailleurs parfaitement justifié. Ce dont je doute, c'est qu'il soit juste de s'attendre que le producteur ou l'expéditeur du grain assume une partie des dépenses supplémentaires? Et sinon, et à mon avis c'est plus raisonnable, pourquoi est-ce que les coûts en capital du CN devraient être inférieurs ou pourquoi ne pas laisser la CCT les déterminer en tenant compte de tous ces facteurs?

M. Kroeger: Une précision sur ce que j'ai dit. Dans la réalité, le CN n'est pas imposé à cause des pertes qu'il subit ou des revenus qu'il ne reçoit pas. Bref, il ne paie pas d'impôt sur le revenu et, par voie de conséquence, il n'a pas droit à des déductions pour frais d'immobilisation. Mais certains arguments de M. Mayer n'en sont pas moins valables. Ces questions méritent d'être posées.

M. Mayer: Monsieur le président, pourquoi ne pas laisser la CCT libre de décider de ces questions au lieu de préciser dans le projet de loi que cela sera déterminé selon un article donné de la Loi sur les chemins de fer? M. Heads pourrait peut-être nous dire si cela imposerait beaucoup de travail à la CCT. Je ne le pense pas, car j'imagine que ces informations existent déjà quelque part.

Le président: Monsieur Heads.

M. Heads: Monsieur le président, cette question revient à ceci: est-ce que les données posent un problème technique? Absolument pas. Vous soulevez ici une question de politique et en ma qualité d'analyste, il ne m'appartient pas de formuler une opinion.

M. Mayer: Monsieur le président, tout ce que je voulais savoir, c'est si cela supposait une charge de travail écrasante, rien de plus.

M. Heads: Oui. Monsieur le président, la réponse est non. Cela ne suppose pas une charge de travail écrasante.

M. Mayer: Dans ce cas, je reviens à M. Kroeger et je lui demande si le ministère ou le gouvernement ont envisagé cette solution, c'est-à-dire laisser la CCT libre de déterminer les coûts en capital de chaque chemin de fer au lieu de préciser cela dans la Loi conformément aux dispositions de la Loi sur les chemins de fer?

M. Kroeger: Absolument, on a discuté de cette question avec l'ancien ministre des Transports, monsieur le président. Là encore, la complexité du problème empêche de donner une réponse simple. Pendant que M. Mayer posait ses questions, je relisais l'article, j'essayais de me demander comment nous pourrions faire pour que la CCT décide de la justification de cet article pour faire ensuite des recommandations au ministre... Cela viendrait peut-être après les audiences et

[*Texte*]

after their hearing . . . or something of that kind, which would get at the spirit of what Mr. Mayer and Mr. Mazankowski have been asking about.

My only thought about this was that because there is quite a significant provision in terms of the financial impact, as members of the committee are already aware from their questioning, we might have a need to consult the minister about the terms of any additions to this clause or any modifications to it.

Mr. Mayer: Just to refresh the committee's memory, Mr. Chairman, and put on the record, again, I will read the paragraph in the pools' submission that suggests this. I quote:

The pools recommend that discretion be given to the commission with respect to the computation of costs of capital which would include the discretion to determine the actual cost of capital for the railway, whose operation is being costed. Capital cost would then be placed in the same category as operating costs.

By that I think they simply mean that the operating costs differ from railway to railway and that the cost of capital would differ from railway to railway because of the unique position of each railway relative to each other, in that the discretion to determine that should be left to the CTC.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you Mr. Mayer.

Mr. Flis, and then Mr. Althouse.

Mr. Flis: I wonder if the witnesses could tell the committee at what point would CN be in a taxpaying position, and when they get to that position, if we accepted Mr. Mazankowski's amendment, would CN be discriminated against financially as opposed to CP, by having that clause and by knowing that CN has to do additional things imposed upon it by the government as a Crown corporation and so on. I am trying to look down the road when CN gets into an income-tax paying position, and then given equal cost estimates, CN/CP, will CN be disadvantaged, if you like?

Le président: Qui veut répondre? Docteur Heads?

Mr. Heads: Mr. Chairman, I do not think that it is possible to give even a rough answer to the question asked by Mr. Flis on when CN is likely to be in a taxpaying position.

Mr. Mazankowski is reading comments into my answer that are not intended, Mr. Chairman.

I think that it is unlikely to happen for two or three years. However, if the government were to go through a further recapitalization of CN, then I understand from our accountants that it is possible that CN could technically be placed into a taxpaying position almost overnight as it were. I think the other issues which were raised by Mr. Flis are very valid—the question of compensation to CN for publicly imposed duties—but I think these are policy matters in which I do not have competence to comment.

[*Traduction*]

c'est une démarche qui permettrait peut-être d'utiliser les idées de M. Mayer et de M. Mazankowski.

Je réfléchissais qu'une disposition de ce genre aurait des répercussions financières considérables et j'imagine que les membres du Comité ont dû avoir la même idée, c'est du moins ce qui ressort de leurs questions. Dans ces conditions, il faudrait peut-être consulter le ministre sur toute modification de ce genre à cet article.

M. Mayer: Monsieur le président, pour nous rafraîchir la mémoire, je vais relire le paragraphe de l'exposé des représentants des «pools»:

Les *pools* recommandent de laisser la Commission libre de calculer les coûts en capital, ce qui lui permettrait, entre autres, de déterminer les coûts en capital réels des chemins de fer dont on examine les coûts d'opération. Cela aurait pour effet de mettre les coûts en capital dans la catégorie des coûts de fonctionnement.

A mon avis, ce passage veut simplement dire que les coûts de fonctionnement diffèrent d'une compagnie de chemin de fer à l'autre et que les coûts en capital diffèreraient d'une compagnie de chemin de fer à l'autre à cause de la position unique de chacune d'entre elles. Pour ces raisons, il convient de laisser la CCT déterminer ces facteurs.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Mayer.

M. Flis, et puis M. Althouse.

M. Flis: Est-ce que les témoins peuvent nous dire à quel moment le CN pourrait devenir imposable et à ce moment-là, si nous adoptions l'amendement de M. Mazankowski, est-ce que comparé au CP le CN ferait l'objet d'une discrimination financière à cause de cette clause étant donné que le CN, en sa qualité de société de la Couronne, se voit imposer certaines opérations par le gouvernement, etc. J'essaie de prévoir ce qui se passera lorsque le CN deviendra imposable; à ce moment-là, si l'on part de coûts égaux pour les deux compagnies, est-ce que le CN se trouvera désavantagé?

The Chairman: Who wants to answer? Dr. Heads?

M. Heads: Monsieur le président, je ne crois pas qu'il soit possible de répondre, même approximativement, à la question de M. Flis sur l'avenir de contribuable du CN.

Monsieur le président, M. Mazankowski m'attribue des observations que je n'ai pas faites.

De toute façon, il est peu probable que cela se produise d'ici deux ou trois ans. Toutefois, si le gouvernement décidait de repenser la structure financière du CN, nos experts-comptables me disent que, techniquement, le CN pourrait être appelé à payer des impôts du jour au lendemain. Quant aux autres points soulevés par M. Flis, ils sont très justifiés, je pense à la question d'une compensation payée au CN pour les tâches qui lui sont imposées, mais je n'ai pas la compétence voulue pour commenter ces questions qui sont de nature politique.

[Text]

[Translation]

• 2040

The Chairman: Okay. Mr. Althouse.

Mr. Althouse: I wonder if Mr. Heads or one of the other witnesses might explain a little bit, since it would be in either the existing clause or the one that may be proposed how the CTC—what process they go through to adjust the cost, as it says in both of the clauses that we are thinking about, in light of the risks associated with the movement of grain. Do you already have a series of tables or something that tells you that grain versus other commodities is a better risk or a worse risk? Do you simply go through a table and — how do you arrive at a factor of risk, or is simply a judgmental thing that you arrive at each year, or propose to arrive at each year? What is the process that you go through?

Mr. Heads: Mr. Chairman, I probably cannot give a full answer to this because we have an upcoming cost of capital public hearing and I think it might be inappropriate for me to answer the question in depth. I think basically that . . .

The Chairman: I think probably all Mr. Althouse wants is a general response to his question because I suspect if you answered it in detail we might well be here for some time just on that question alone.

Mr. Heads: Thank you, Mr. Chairman, I agree completely. Essentially, we go through and determine an appropriate cost of capital rate for Canadian Pacific Limited. We then proceed from there to determine a cost of capital rate for CP Rail, which is less than the rate for Canadian Pacific Limited on the grounds that it is the judgment of the committee that the rail activities are subject to less risk than the total activities of Canadian Pacific Limited.

We then look at the cost of capital for CP Rail, and the committee then determines whether or not it should make an adjustment for a lesser degree of risk involved in the transportation of grain. When we did this for the company in the 1983-1984, we asked for submissions from interested parties mainly the railways and the shippers. The committee examined these various submissions that had been made and reached its determination. I would hesitate to give you a lengthy answer on exactly how they assessed the submissions because I think I would be anticipating the upcoming public hearing if I were to do so.

Mr. Althouse: Is there a scientific approach that gives you a number that tells you that grain is a lower risk than say some other commodity and how do you arrive at how much less, or how much more grain is than another commodity, and by doing this you must have some sort of a base commodity if you are putting an index on them. What would that base commodity be. What is something that would be an average risk? Is grain more or less risky to the railway company to transport them than such a commodity if it does indeed exist?

Le président: D'accord. Monsieur Althouse.

M. Althouse: Je me demande si M. Heads ou un des autres témoins pourrait expliquer un peu, puisque ce serait dans l'article existant ou celui qui peut être proposé, comment la CCT procéderait pour rajuster le coût en fonction des risques afférents au mouvement du grain comme il est dit dans les articles auxquels nous pensons. Avez-vous déjà un ensemble de tableaux ou quelque chose du genre indiquant que le grain comporte un risque plus important ou moins important par rapport à d'autres marchandises? N'avez-vous tout simplement qu'à vous référer à un tableau et, comment déterminez-vous un facteur de risque, ou s'agit-il tout simplement d'un élément auquel vous arrivez chaque année ou auquel vous vous proposez d'arriver chaque année? Quelle méthode suivez-vous?

M. Heads: Monsieur le président, je ne peux probablement pas me permettre de répondre complètement à cette question parce que nous avons une audience publique sur les coûts en capital qui s'en vient et je crois qu'il ne serait pas convenable de ma part de répondre à cette question en profondeur. Je pense que fondamentalement . . .

Le président: Je crois que tout ce que M. Althouse désire est une réponse générale à sa question parce que j'ai l'impression que si vous répondiez en détail, nous pourrions passer un bon bout de temps uniquement sur ce sujet.

M. Heads: Merci, monsieur le président, je suis totalement d'accord. Essentiellement, nous procédons à l'examen et nous déterminons un taux de coûts en capital utile pour le Canadien pacifique Limitée. Partant de là, nous établissons un taux de coûts en capital pour le CP Rail moins élevé que celui du Canadien Pacifique Limitée parce que le Comité considère que les activités ferroviaires sont moins sujettes à des risques que les activités totales du Canadien Pacifique limitée.

Nous prenons ensuite les coûts en capital du CP Rail et le Comité décide alors s'il y aurait lieu de faire un rajustement en raison d'un niveau de risque moins élevé quant au transport du grain. Lorsque nous avons fait l'examen et les calculs pour la compagnie, pour 1983-1984, nous avons demandé aux parties intéressées de nous soumettre des mémoires, principalement aux compagnies de chemins de fer et aux expéditeurs. Le Comité a procédé à l'examen de ces divers mémoires et en est arrivé à ses déterminations. J'hésite à vous donner une réponse détaillée sur la façon dont le Comité a évalué les mémoires en question parce que je crains que j'anticiperais l'audience publique devant avoir lieu dans quelque temps.

M. Althouse: Utilisez-vous une approche scientifique qui vous donne un chiffre indiquant que le grain comporte un risque moins élevé que quelque autre produit que ce soit, par exemple. Comment vous y prenez-vous pour établir de combien le risque relié au grain est plus ou moins élevé qu'une autre marchandise? Je suppose que vous devez avoir un produit de référence qui vous permet d'échelonner les produits. Que serait ce produit de référence? Quel produit pourrait constituer le risque moyen? Est-il plus risqué pour la compagnie de chemin de fer de transporter du grain que le produit de référence en question, si produit de référence il y a?

[*Texte*]

Mr. Heads: Mr. Chairman, I think that the methods we use could be described as economic and statistical analysis. Whether that boils down to qualifying as being described as scientific I would frankly somewhat doubt. But some of the factors we use, for example, are to consider fluctuations in grain shipments from year to year against fluctuations in the overall activity of the railways and things of that type.

Mr. Althouse: You mentioned fluctuation. Is grain a relatively good commodity; a relatively low risk commodity in terms of fluctuation since people — we know there is some fluctuation, but is it one of the better ones or the best ones of the bulk commodities that are moved?

Mr. Heads: Mr. Althouse, when Mr. Edgeforth of Travelcom gave his evidence, he stated that over the last 10 years, I think it is, the fluctuations in grain shipments were counter-cyclical.

• 2045

When total railway activity went up, grain went down. When total railway activity went down, grain went up. The statistics actually support this, but I do not think that anyone has been able to produce any logical explanation of it. I think, indeed, it is merely a statistical quirk.

I understand that if you go back over a longer time period, 20 or 25 years, that relationship no longer holds. But I think, Mr. Althouse, these are all matters which will be examined at some length in our upcoming public hearing. I think, Mr. Chairman, unless pressed, I would prefer not to get any further into this at the moment.

The Chairman: I can understand that. As a matter of fact, I think we have asked about all the questions really that are necessary to deal with Mr. Mazankowski's motion, if indeed he does move it. But if you had one more question dealing with the amendment . . .

Mr. Althouse: It seems to me that actually what we have is a reliance on the commission to do the fairest possible thing that they can, and it really does not make too much difference how we word this part. The key thing is whether the commission is actually doing its job or not, and we have to put an awful lot of trust in that.

The Chairman: We do put a lot of trust in it, but we have a mechanism by which we call them back in front of this committee to make sure they are doing . . .

Mr. Althouse: Oh, yes. And we can go to the public hearings.

The Chairman: Right. Mr. Flis.

Mr. Flis: Mr. Chairman, I think Mr. Mazankowski raised a very important issue here, but as shareholders of CN, I think we have to protect the CN interests here also. I am wondering whether Mr. Mazankowski would consider doing what he did on the BCR issue, maybe stand it or withdraw it, so that we

[*Traduction*]

M. Heads: Monsieur le président, je pense qu'on pourrait décrire les méthodes dont nous nous servons comme des analyses économiques et statistiques. Je ne sais pas si on pourrait les qualifier de scientifiques, j'en douterais beaucoup. Cependant, certains des facteurs dont nous nous servons, par exemple, servent à mettre en rapport les fluctuations des expéditions de grain d'une année à l'autre avec les fluctuations de l'ensemble des activités des compagnies de chemin de fer et autres choses du genre.

M. Althouse: Vous avez parlé de fluctuation. Le grain est-il considéré comme un produit relativement bon, comme un produit comportant relativement peu de risques en termes de fluctuations. Nous savons que le transport du grain fluctue, mais fait-il partie des meilleurs produits ou des meilleurs produits en vrac qui sont transportés?

M. Heads: Monsieur Althouse, quand M. Edgeforth de Travelcom a témoigné devant le Comité, il a déclaré qu'au cours des dix dernières années, je pense, les fluctuations des expéditions de grain allaient à l'encontre du cycle normal.

Quand l'activité totale des chemins de fer montait, celle du grain descendait. Quand l'activité totale des chemins de fer descendait, celle du grain montait. C'est ce que les statistiques nous révèlent aussi, mais je ne crois pas que quiconque ait encore pu fournir une explication logique du phénomène. Je pense encore une fois qu'il s'agit d'un caprice des statistiques.

Je crois que lorsqu'on retourne en arrière de 20 ou 25 ans, ce rapport ne tient plus. Ce sont, je pense, monsieur Althouse, toutes des questions qui seront examinées de long en large lors de notre audience publique. Je pense, monsieur le président, que je préférerais ne pas aller plus loin à ce sujet pour l'instant, à moins que l'on insiste.

Le président: Je vous comprends. De toute façon, je crois que nous avons à peu près demandé toutes les questions vraiment nécessaires pour traiter de la motion de M. Mazankowski, s'il la propose. Mais si vous aviez une autre question à propos de l'amendement . . .

M. Althouse: Il me semble en réalité que ce dont nous parlons est un mandat donné à la Commission pour qu'elle agisse le plus justement possible, et la formulation de cette partie n'est pas d'une importance capitale. L'important est que la Commission fasse véritablement son travail, et nous devons lui faire bien confiance.

Le président: Nous lui faisons confiance, mais nous avons un mécanisme qui nous permet de lui demander de se présenter devant le présent comité pour s'assurer qu'elle . . .

M. Althouse: Ah oui. Et nous pouvons aussi assister aux audiences publiques.

Le président: Exactement. Monsieur Flis.

M. Flis: Monsieur le président, je pense que M. Mazankowski a soulevé une question très importante ici, mais en tant qu'actionnaires du CN, je pense que nous devons aussi protéger ses intérêts. Je me demande si M. Mazankowski consentirait à faire ce qu'il a fait à propos de la question de la

[Text]

can give the minister an opportunity to discuss it with his Cabinet colleagues and then bring it back to committee, or at report stage. I think it is an important issue, as we are hearing now. I do not think we will resolve it tonight, but I think I would like the minister and the Cabinet to have a look at Mr. Mazankowski's proposal.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, as you are aware, I have not put the motion . . .

The Chairman: That is right, you do not have to withdraw it.

Mr. Mazankowski: It is in your hands. I appreciate the comments of the parliamentary secretary. I will certainly reserve that right and accordingly presume that this particular clause will be stood. I might say, in passing, Mr. Chairman, as far as the wording is concerned, I would certainly be prepared to entertain some changes in drafting, provided that it meets the spirit and the intent which has been advanced. I think, Mr. Flis, if you followed the debate that has taken place, as I am sure you have, you will be fully aware of the objective that we are trying to achieve.

The Chairman: In light of those remarks, we would have to stand Clause 38, but we will deal with the rest of it first and then get back to whether or not we stand it. I would understand that 38.(2)(b) is still open, in any case, for Mr. Mazankowski to choose to move or not to move his amendment, as the case may be. Is that agreed?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: All right. So, I call Clause 38.(2)(c).

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): You are not going to fight that one.

Mr. Neil: Yes, I would like to ask one or two questions of either Mr. Kroeger or Mr. Heads, in regard to this particular subsection. I understand that the CTC did make a decision regarding hopper cars, if I am right, and it has been appealed; is this right?

Mr. Kroeger: Branch line rehabilitation, I think, Mr. Chairman.

Mr. Neil: But not hopper cars?

Mr. Kroeger: Not hopper cars, no.

Mr. Neil: I am wondering if perhaps we could tighten this up a bit, so there is no doubt about the intention, perhaps by deleting this clause and making a new Clause 39. I will just read what I propose, without moving it, just to get your feelings on it.

The Chairman: Just before you do, we are still on Clause 38.(2)(c). Are you suggesting renumbering?

[Translation]

BCR et de reporter ou retirer son amendement afin de donner au ministre la chance d'en discuter avec ses collègues du conseil, et de le proposer à nouveau au comité plus tard ou au moment du rapport. Je suis d'avis qu'il s'agit en effet d'une question importante que nous ne parviendrons pas à résoudre ce soir, mais je pense que j'aimerais que le ministre et le Conseil des ministres aient la chance d'examiner la proposition de M. Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, comme vous le savez, je n'ai pas encore présenté la motion . . .

Le président: C'est vrai. Vous n'avez donc pas à la retirer.

M. Mazankowski: Cela dépend de vous. J'apprécie les remarques du secrétaire parlementaire. Je vais sûrement réserver ce droit et présumer en conséquence que cet article précis sera réservé. Je pourrais dire en passant, monsieur le président, qu'en ce qui concerne la formulation, je serais prêt à considérer certaines modifications pourvu qu'elles ne divergent en rien de l'esprit et de l'intention voulus. Je pense, monsieur Flis, que si vous avez suivi la discussion qui a eu lieu, ce dont je ne doute pas, vous devez être au courant de l'objectif que nous tentons d'atteindre,

Le président: Suite à ces remarques, nous devrions réserver l'article 38, mais nous allons cependant continuer d'en discuter et nous reviendrons ensuite à la décision de le réserver ou pas. Nous allons cependant laisser l'alinéa 38(2)b) en suspens pour donner à M. Mazankowski le choix de proposer ou de ne pas proposer son amendement, comme il le jugera bon. Ai-je le consentement?

Des voix: D'accord.

Le président: Très bien. Nous passons maintenant à l'alinéa 38(2)c).

M. Reid (Kenora—Rainy River): Vous n'allez pas contester celui-là.

M. Neil: Oui, j'aurais une ou deux questions à adresser à M. Kroeger ou à M. Heads au sujet de cet alinéa. Sauf erreur, je crois que la CCT a pris une décision au sujet des wagons-trémies et que cette décision a été contestée?

M. Kroeger: À propos de l'amélioration des embranchements, je pense, monsieur le président.

M. Neil: Mais pas des wagons-trémies?

M. Kroeger: Non, pas à propos des wagons-trémies.

M. Neil: Je me demande si on ne pourrait pas donner un peu plus de corps à cet alinéa afin qu'il n'y ait aucun doute au sujet de l'intention, peut-être en supprimant l'article et en rédigeant un nouvel article 39. Je vais lire mon texte sans en faire une proposition simplement pour savoir ce que vous en pensez.

Le président: Avant cela, je veux faire remarquer que nous en sommes encore à l'alinéa 38.(2)(c). Suggérez-vous une renumérotation?

[Texte]

Mr. Neil: I am suggesting perhaps we delete this particular clause, by agreement, and I would propose a new Clause 39 and renumbering the balance of this part of the bill. What I was going to do was read what I would propose in a new Clause 39.

The Chairman: Okay. However, what does it do with Clause 38.(3) and (4)? Are you taking care of those too?

Mr. McKnight: They would have to be renumbered.

The Chairman: But they are subclauses of 38. You cannot put a Clause 39 in between subclauses of Clause 38.

Mr. Neil: No, this would follow after Clause 38. I am just tossing this out to see what the feeling is. If my wording on a new Clause 39 were acceptable, then I would move that we strike out lines . . .

The Chairman: But you are not moving it now?

Mr. Neil: No. But I want to read my particular proposal, because I think it would strengthen and clarify.

My proposal would be a new Clause 39, to read:

The branch line assets provided under the Prairie Branch Line Rehabilitation Program and the railway cars that have not been purchased by railway companies are declared to be donations by the government to the railway companies and such companies shall not be entitled, either for taxation or costing purposes, to claim cost of capital and depreciation in respect thereto.

It would make it very clear that they cannot make use of the moneys that were given to them for branch line rehab purposes, or the railway cars, for taxation or costing purposes, and it would certainly make it clear on those two items.

The Chairman: Rather than making it a new clause, why would you not just delete paragraphs (c), (d), and (e), which it would effectively do, and call it a new (2)(c)?

Mr. Neil: Yes, we could do it that way.

Could we hear from Mr. Thompson in this regard, please? Clause 38.(2)(d) is joint line costs.

Mr. Thompson: Yes, I would like to try to explain what I think is going on.

You will recall that when Mr. Snavelly was here, there was some discussion about whether certain assets, the ownership costs, should be claimed by the railways or not. The Government of Canada has obviously taken a decision to exclude these costs of ownership. So that is not at issue. The question is only this: has the inclusion in this bill of these words effectively and fully accomplished that objective?

We have to look at Clause 38 in the context in which it appears. Clause 38 is a mandate to the commission to do a review, and that review is to be done before March 31, 1986. It is therefore not a provision which now conveys any effect

[Traduction]

M. Neil: Je suggère que nous pourrions peut-être nous entendre pour supprimer cet article et je proposerais un nouvel article 39 et la renumérotation du reste de cette partie du projet de loi. J'allais lire ce que je proposerais comme nouvel article 39.

Le président: Bon. Qu'advient-il cependant aux paragraphes 38.(3) et 38.(4)? Avez-vous pensé à ces deux-là aussi?

M. McKnight: Il faudrait les renuméroter.

Le président: Mais ce sont des paragraphes de l'article 38. Vous ne pouvez insérer un article 39 entre deux paragraphes de l'article 38.

M. Neil: Non, l'article 39 viendrait après l'article 38. Je veux tout simplement lancer l'idée pour voir ce qu'on en pense. Si la formulation d'un nouvel article 39 était acceptable, je proposerais alors d'éliminer les lignes . . .

Le président: Mais vous ne proposez pas cela maintenant?

M. Neil: Non. Mais je veux lire ma proposition parce que je pense qu'elle renforcerait et clarifierait le tout.

Ma proposition serait un nouvel article 39 qui se lirait comme suit:

Les embranchements visés par le programme d'amélioration des embranchements des Prairies et les wagons qui n'ont pas été achetés par les compagnies de chemin de fer sont réputés être des dons de la part du gouvernement aux compagnies de chemin de fer, lesquelles n'auront pas droit, pour fins d'impôt ou de fixation de prix, de réclamer les coûts en capital et l'amortissement à leur égard.

Cela rendrait très clair qu'elles ne peuvent pas utiliser l'argent qui leur a été donné pour l'amélioration des embranchements ou les wagons aux fins d'impôt ou d'établissement de prix.

Le président: Plutôt que d'en faire un nouvel article, pourquoi ne vous contenteriez-vous pas de supprimer les alinéas (c), (d) et (e), ce qu'il arriverait en fait, et ne lui donneriez-vous pas le numéro 2(c)?

M. Neil: Oui, nous pourrions faire cela.

Pourrions-nous entendre ce que M. Thompson aurait à dire à cet égard, s'il vous plaît? L'alinéa 38.(2)(d) concerne les coûts relatifs aux lignes conjointes.

M. Thompson: Oui, j'aimerais tenter de donner certaines explications.

Vous vous souvenez que nous avons discuté lorsque M. Snavelly était ici, à l'effet de savoir si certains actifs et les coûts de propriété devraient être réclamés ou pas par les compagnies de chemin de fer. Le gouvernement du Canada a de toute évidence pris la décision d'exclure ces coûts. La question ne se pose donc pas. Ce qu'il faut plutôt chercher à savoir est si l'inscription de ces mots dans le présent projet de loi a effectivement et pleinement atteint cet objectif?

Nous devons examiner l'article 38 dans son contexte. L'article 38 est un mandat donné à la Commission de faire un examen avant le 31 mars 1986. Il ne s'agit donc pas d'une disposition qui a des conséquences de façon immédiate. Les

[Text]

necessarily immediately. The two costing functions that the commission has to do are the quadrennial reviews and the costing, if you can call it that, of a function when the railway indices are applied in each of the years between the quadrennial reviews.

Now, although it does not explicitly say so, the base crop year, the first one, which has been established by the commission at \$582 million for volume-related and \$104 million for line-related, was computed keeping in mind the requirements of what is now Clause 38.(2). Therefore there is nothing in those deemed numbers that reflects ownership costs of these classes of assets.

• 2055

Secondly, when the further review is done in 1986, there is no danger that there will be included in that review the cost of capital and depreciation for these restricted assets.

The only area where I think there remains a doubt is in the composition of the railway indices, which are provided to the commission between the major reviews and which the commission approves and then applies in accordance with the directions given to it in Clause 39.(3). That is a process, if this bill is passed, that will go on until the bill is amended or repealed. If there is a possibility that these indices as composed by the railways might contain a reflection of these assets, that is something the committee may wish to address. This problem may never arise if the railways are unsuccessful in their current case before the Federal Court. However, if the Federal Court should reverse the decision of the CTC in this area, I believe it raises the possibility that I discussed.

The Chairman: Thank you.

I do not want to get into a prolonged discussion on this one at the moment. I want to get to the basis of it; I do not want to get into a long discussion on the merits of the various aspects of it, because we are really debating it in the wrong place. If we can determine whether or not it meets the agreement of the committee, that immediately eliminates the need to have to deal with (c), (d) and (e), at the top of page 19, and we can then do it after we have completed Clause 38. I do not want to get into all the ramifications of it now.

Mr. Flis.

Mr. Flis: Mr. Thompson, with all with due respect, confused me even more. I thought we were on costing reviews and future reviews and he took us into the annual estimation of variable costs, which belongs in Clause 39.

As I read the proposed amendment and as I read Clause 38.(2)(c), are they really not saying the same thing for this Clause 38? Not Clause 39, we will come to that, but in relation to Clause 38 is it not saying what Clause 38 says now?

[Translation]

deux responsabilités qu'à la Commission vis-à-vis les coûts sont les examens et la détermination des coûts tous les quatre ans par rapport aux indices des prix ferroviaires qui sont appliqués au cours de chacune des années entre les examens quadrennaux.

Or, même si cela n'est pas dit de façon explicite, la campagne agricole de référence, la première, qui a été établie par la Commission à 582 millions de dollars en ce qui a trait aux coûts afférents au volume et à 180 millions de dollars pour les coûts afférents aux embranchements, a été calculée en tenant compte des dispositions du paragraphe 38.(2). Il n'y a donc rien dans ces chiffres qui reflète les coûts de propriété de ces catégories d'actifs.

Deuxièmement, au moment de l'examen en 1986, il n'y a aucun danger pour que les coûts en capital et l'amortissement de ces actifs inadmissibles soient inclus.

Le seul endroit où je crois encore qu'il existe une incertitude est dans la composition des indices des prix ferroviaires qui sont fournis à la Commission entre les examens principaux et que la Commission approuve et applique ensuite selon les directives prévues à cet égard au paragraphe 39.(3). Si le projet de loi est adopté, c'est un processus qui continuera jusqu'à ce que la loi soit amendée ou abrogée. S'il existe une possibilité que les indices des prix ferroviaires établis par les compagnies de chemins de fer puissent refléter ces actifs, c'est sûrement quelque chose que le Comité peut vouloir étudier. Ce problème peut ne jamais se manifester si les compagnies de chemins de fer ont gain de cause devant la Cour fédérale. Cependant, si la Cour fédérale renversait la décision de la CCT, je crois que cela entraînerait la possibilité dont j'ai parlé.

Le président: Merci.

Je ne veux pas m'engager dans une longue discussion à ce sujet pour l'instant. Je veux aller au fond des choses. Je n'ai pas l'intention de m'engager dans une longue discussion à propos des avantages de ces divers aspects parce que l'endroit n'est pas celui où ce débat devrait avoir lieu. Si nous pouvons établir si l'amendement reçoit l'assentiment du Comité, cela élimine immédiatement la nécessité de discuter des alinéas (c), (d) et (e) à la partie supérieure de la page 19 et nous pouvons ensuite procéder une fois l'étude de l'article 38 terminée. Je ne veux pas entrer dans toutes les ramifications de cela pour le moment.

Monsieur Flis.

M. Flis: M. Thompson, malgré tout le respect que je lui dois, a rendu les choses encore plus confuses pour moi. Je pensais que nous en étions aux examens des coûts et aux examens futurs, mais il nous a entraîné dans l'évaluation annuelle des coûts variables qui relèvent de l'article 39.

De la façon dont l'amendement proposé et l'alinéa 38.(2)(c) sont formulés, ne disent-ils pas tous les deux la même chose? Pas à l'article 39, nous y reviendrons plus tard, mais par rapport à l'article 38, l'amendement ne dit-il pas la même chose que l'article 38?

[*Texte*]

Mr. Thompson: Yes, it is one of these awkward situations where you never really know whether you should do (a) before (b) or (b) before (a).

The clause now under discussion, Clause 38.(2)(c), I believe is effective to do what it purports to do. But since this provision, Clause 38, deals with the quadrennial review activity, the argument that is being advanced is that if this clause were rescinded and replaced by a general-purpose clause declaring that these assets were gifts, then that general-purpose clause would have effect not only for the quadrennial review but also would govern the nature of the indices submitted between the reviews to the commission by the railway companies.

I have to agree that procedurally it is a bit awkward, but I think it is only fair to alert you, at this point, to what is going on, rather than have you assess this clause and then later raise it.

The Chairman: Okay. Mr. Kroeger or Mr. Lefebvre, do either of you wish to comment? Mr. Lefebvre.

• 2100

Mr. D. Lefebvre: I think that, looking at Clause 39.(2) and (3), just talking about the matter that Mr. Thompson raised, between review there would be an opportunity there to exclude those things if they are included and it is not the policy decision to include them. I am not sure it has any connection with the review made every four years.

The Chairman: Are you suggesting, Mr. Lefebvre, that this recommendation may be beyond the scope of the bill?

Mr. D. Lefebvre: I am suggesting at least that the paragraph that is there now, (c), does seem to do the job for the purposes of Clause 38, that there seems to be no doubt about that. So in Clause 39 maybe we can consider, when we talk about the application of annual indices to certain costs, whether it is a matter that . . .

The Chairman: Okay. I think that is good advice, and in that light I will ask . . .

Mr. Neil: Before you go ahead on it, I am just wondering where Mr. Lefebvre would see my proposed amendment put in.

Mr. D. Lefebvre: I am not suggesting that it should go in, but certainly Clause 39.(2) says that you apply the indices to the volume-related variable costs of the railway companies for the movement of grain and the line-related variable costs. If you are concerned that the indices might be applied to some variable costs or some line-related costs that you want to exclude, maybe they could be specifically excluded.

The Chairman: I think that is good advice, and therefore I am going to go back to subclause (2)(c). It seems to me to be clear.

[*Traduction*]

M. Thompson: Oui, c'est l'une de ces situations bizarre où l'on ne sait trop s'il faudrait mettre (a) avant (b) ou (b) avant (a).

L'alinéa dont nous discutons présentement, l'alinéa 38.(2)(c), est censé permettre de faire ce qu'il contient. Or, étant donné que cette disposition, l'article 38, traite de l'activité reliée aux examens quadriennaux, l'argument qui est avancé est à l'effet que si cet article était supprimé et remplacé par un article de nature générale stipulant que ces actifs étaient des dons, ce dernier aurait un effet non seulement au niveau de l'examen quadriennal, mais régirait aussi la nature des indices présentés par les compagnies de chemin de fer à la Commission entre les examens.

Je dois admettre qu'en vertu des procédures, cela est un peu bizarre, mais je pense qu'il n'est que juste de vous informer de ce qui se passe à l'heure actuelle plutôt que de vous laisser faire l'évaluation de cet article et de ne soulever la chose que plus tard.

Le président: Bon. Monsieur Kroeger ou monsieur Lefebvre, est-ce que l'un d'entre-vous aurait des commentaires à faire? Monsieur Lefebvre.

M. D. Lefebvre: À propos de la question soulevée par M. Thompson, si on examine les paragraphes (2) et (3) de l'article 39, je pense qu'il y aurait possibilité, entre les examens, d'exclure ces choses si elles sont incluses et qu'il a été décidé de ne pas les inclure. Je ne pense pas qu'il y ait quelque rapport avec l'examen effectué tous les quatre ans.

Le président: Êtes-vous en train de dire, monsieur Lefebvre, que cette recommandation dépasse le champ d'application du projet de loi?

M. D. Lefebvre: Je suis en train de dire à tout le moins que l'alinéa qui s'y trouve déjà, l'alinéa (c), paraît faire l'affaire en ce qui concerne l'article 38, qu'il ne semble pas y avoir de doute à ce sujet. Ainsi, dans l'article 39, quand nous parlons de l'application d'indices annuels à certains coûts, nous pouvons peut-être nous demander s'il s'agit . . .

Le président: D'accord. Je pense que c'est une bonne idée, aussi je vais demander . . .

M. Neil: Avant d'aller plus loin, j'aimerais savoir où M. Lefebvre placerait l'amendement que je propose.

M. D. Lefebvre: Je ne dis pas qu'il faut l'incorporer, mais chose certaine, le paragraphe (2) de l'article 39 dit que vous appliquez les indices aux coûts variables afférents au volume supporté par les compagnies de chemins de fer pour les mouvements du grain et aux coûts variables afférents aux lignes. Si vous craignez que les indices soient appliqués à des coûts variables ou à des coûts afférents aux lignes que vous voulez exclure, on pourrait peut-être alors exclure expressément ces coûts.

Le président: Je pense que c'est une bonne idée et je vais donc revenir à l'alinéa (2)(c). Il me semble que c'est clair.

[Text]

Amendment agreed to

The Chairman: Okay, Mr. Benjamin, you are back. Do your thing.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman.

I move that Bill C-155 be amended in Clause 38.(c) by striking out lines 1 and 2 at page 19 and substituting the following therefor:

(c) exclude the cost of capital and depreciation in respect of grants and donations from the Government of Canada and provincial and municipal governments and in respect of branch lines.

The Chairman: Does it do anything, Mr. Lefebvre, that (c) does not already do?

Mr. Benjamin: Would you like to ask me that question?

The Chairman: I have never known you to be shy before.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, by way of explanation, this amendment would not allow the railroads a return on investment on any grants or donations received from the Government of Canada or any provincial or municipal government, and in respect of branch lines as well. The bill would then disallow payment of cost of capital—i.e., return on investment—on branch line rehabilitation funds and government-funded hopper cars but does not disallow the cost of capital . . . a return on the investment to the railways on other grants and donations; for example, the 1881 contract with the CPR. The amendment would disallow all grants and donations for the purpose of calculating the cost of capital; i.e., return on investment. Any return on investment then would be calculated only on the railway investment; it would not be calculated on any that the three levels of government might provide.

• 2105

Mr. D. Lefebvre: Mr. Chairman, this clause is apropos estimating costs of moving grain, and certainly if the railways have received some donations it is not a cost. Now, what the money was used for, what was the purpose of the grant, are sort of hypothetical questions that one can ask. I guess, for that matter, they could receive donations in terms of money or in terms of assets, but it is basically hypothetical, and the ramifications are very difficult to analyse and assess.

The Chairman: I believe Mr. Benjamin is trying to do, and in a somewhat different fashion, but with the same intent, what Mr. Neil was trying to do with his.

Mr. D. Lefebvre: Mr. Chairman, I think it might mean that money received under the Crow agreement of 1897, and anything constructed with that amount of money, would not be eligible as a cost of capital.

[Translation]

Amendement accepté.

Le président: Encore à vous, monsieur Benjamin. Allez-y.

M. Benjamin: Merci, monsieur le président.

Je propose que le projet de loi C-155 soit modifié à l'alinéa 38.(2)c) par substitution aux lignes 1 et 2, page 19, de ce qui suit:

c) exclut les coûts en capital et l'amortissement relatifs aux subventions et aux dons reçus de l'État et des gouvernements provinciaux et locaux, ainsi qu'aux embranchements visés.

Le président: Monsieur Lefebvre, cet amendement a-t-il une portée que l'alinéa (c) n'a pas déjà?

M. Benjamin: Voudriez-vous poser cette question à moi?

Le président: Vous n'avez jamais été timide, que je sache.

M. Benjamin: Monsieur le président, en guise d'explication, cet amendement empêcherait les compagnies de chemin de fer de tirer profit des investissements faits à partir de subventions ou de dons reçus du gouvernement du Canada ou de tout gouvernement provincial ou municipal, et il en serait de même pour les embranchements. Le projet de loi exclut les coûts en capital—c'est-à-dire les profits d'investissements—relatifs aux crédits accordés pour l'amélioration des embranchements et ceux relatifs aux wagons-trémies payés par l'État, mais il n'exclut pas les coûts en capital . . . les profits que les chemins de fer tirent de l'investissement d'autres dons et subventions; c'est le cas, par exemple, du contrat de 1881 avec le Canadien Pacifique. L'amendement exclurait tous les dons et subventions dans le calcul des coûts en capital, c'est-à-dire des profits d'investissement. Tout profit d'investissement serait alors calculé à partir des seuls investissements des compagnies de chemins de fer; il ne serait pas calculé à partir des sommes émanant des trois paliers de gouvernement.

M. D. Lefebvre: Monsieur le président, l'objet de cet article est l'estimation des coûts de transport du grain; si les compagnies de chemins de fer ont reçu des dons, il ne s'agit certainement pas d'un coût. Maintenant, qu'a-t-on fait de l'argent? Quel était l'objet de telle ou telle subvention? Ce sont là des questions purement hypothétiques qu'on peut se poser. D'ailleurs, je suppose qu'elles ont pu recevoir des dons sous forme d'argent ou sous forme de biens, mais ce sont là des questions purement hypothétiques et il est très difficile d'analyser et d'évaluer les ramifications.

Le président: Je crois que M. Benjamin essaie de faire, d'une façon quelque peu différente mais dans le même esprit, ce que M. Neil essayait de faire avec son amendement.

M. D. Lefebvre: Monsieur le président, je pense que ça pourrait signifier que l'argent reçu en vertu de l'accord du Nid-de-Corbeau de 1897, et tout ce qui a pu être construit avec cet argent, ne serait pas admissible comme un coût en capital.

[Texte]

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I am not sure if Mr. Lefebvre's "might mean" is correct or not, but certainly it does mean that if there is going to be any return on investment, the return on investment should go to the ones who provided the investment. So, since that is not provided for, all it does is disallow any return on investment on those funds put forward by the national government or any provincial or municipal government.

The Chairman: Mr. Lefebvre.

Mr. D. Lefebvre: Mr. Chairman, I think if in the future some government gives some money to the railways, it is at that time that strings should be attached. If the donor wants a return he should take means either by law or by agreement to have the return he is seeking when he gives the money. You cannot anticipate in a bill future or political situations and, in general, take care of all of them.

Mr. Benjamin: May I ask Mr. Lefebvre, what is hypothetical about moneys that will come out of the \$651 million or anything over and above that, for the provision of capital investment? That is not hypothetical; that is already government policy. That is already going to be done.

Mr. D. Lefebvre: What is to be done with \$651 million, and the purpose of its being paid, is precisely taken care of in this bill.

Mr. Benjamin: What about the \$300 million given this year for capital improvements, even before this bill comes into place? The railroads are allowed to calculate a return on investment on that, and thereafter. If there is going to be a return on it—some of that money is going in right now for the upgrading of the railway line between Red Pass Junction and Prince Rupert. If there is going to be any calculation of a return on investment on that hereafter, surely to goodness it should go to the taxpayers of Canada, not to the CNR.

The Chairman: Okay, the question is on the amendment by Mr. Benjamin. Should the bill be amended at lines 1 and 2 at page 19 thereof, and substituting the following therefor:

(c) exclude the cost of capital and depreciation in respect of grants and donations from the Government of Canada and provincial and municipal governments and in respect of branch line.

All those in favour of the amendment raise their hand please. All those opposed.

• 2110

Mr. Benjamin: Could you record that?

The Chairman: There are a lot of things you want recorded, Mr. Benjamin.

Amendment negatived: yeas, 1; nays, 5.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, on a point of order.

The Chairman: Yes.

[Traduction]

M. Benjamin: Monsieur le président, je ne sais pas si M. Lefebvre a raison ou non avec son «pourrait signifier», mais chose certaine, ça signifie en tout cas que s'il doit y avoir un profit d'investissement, ce profit devrait revenir à ceux qui ont fourni les fonds. Mais comme il n'y a aucune disposition à ce sujet, l'amendement ne fait qu'exclure les profits tirés de l'investissement des sommes reçues de l'État ou de tout gouvernement provincial ou municipal.

Le président: Monsieur Lefebvre.

M. D. Lefebvre: Monsieur le président, je pense que si, à l'avenir, un gouvernement quelconque donne de l'argent aux compagnies de chemins de fer, c'est à ce moment-là qu'il faudra poser les conditions en clair. Si le donateur s'attend à un profit, c'est à lui de prendre les moyens légaux pour l'obtenir, au moment où il verse l'argent. Un projet de loi ne peut prévoir toutes les situations politiques futures et en tenir compte intégralement.

M. Benjamin: Puis-je demander à M. Lefebvre ce qu'il y a d'hypothétique au sujet de l'argent qui proviendra des crédits de 651 millions de dollars et plus affectés à des fins d'immobilisation? Ça n'a rien d'hypothétique, c'est déjà une décision gouvernementale. C'est déjà en voie d'être fait.

M. D. Lefebvre: C'est précisément l'objet de ce projet de loi que de savoir ce qu'on va faire avec ces 651 millions.

M. Benjamin: Qu'en est-il alors des 300 millions de dollars accordés cette année pour des travaux de rénovation, avant même que ce projet de loi ne soit déposé? Les compagnies de chemin de fer peuvent calculer qu'elles tireront un profit de l'investissement de cette somme, et ainsi de suite. S'il doit y avoir un profit, une partie de cet argent sert déjà à moderniser la ligne de chemins de fer entre Red Pass Junction et Prince Rupert. Si l'investissement de cette somme doit rapporter un profit par la suite, ce profit devrait revenir aux contribuables du Canada, pas au Canadien National.

Le président: Bon, la question porte sur l'amendement de M. Benjamin. Le projet de loi doit-il être modifié par substitution aux lignes 1 et 2, page 19, de ce qui suit:

c) exclut les coûts en capital et l'amortissement relatifs aux subventions et aux dons reçus de l'État et des gouvernements provinciaux et locaux, ainsi qu'aux embranchements visés.

Que tous ceux qui sont pour l'amendement lèvent la main, s'il vous plaît. Tous ceux contre.

M. Benjamin: Pourriez-vous procéder à un vote nominatif?

Le président: Il y a beaucoup de choses pour lesquelles vous voulez un vote nominatif, monsieur Benjamin.

L'amendement est rejeté: pour, 1 voix; contre, 5 voix.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

Le président: Oui.

[Text]

Mr. Benjamin: I hesitate to suggest to the Chair what its duties are, because you know more about being a chairman than I do, but it seems to me that when you call for a recorded vote you do not say for the yeas or the nays, you call the names of the members and the members say yea or nay and then the clerk says how many yeas and how many nays. Also you call the names of all the members who are voting members in attendance at the committee.

The Chairman: I think you are right, Mr. Benjamin. I was thinking of calling the names. I did not, you see. All right, we will do it again, just for the fun of it.

Amendment negated: yeas, 1; nays, 5.

Clause 38.(2)(c) agreed to.

The Chairman: On Clause 38.(2)(d).

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, my next amendment begins in line 12 on page 19.

The Chairman: Yes, sir. Proceed please.

Mr. Benjamin: I move that Bill C-155 be amended in Clause 38.(d) by striking out the word "and" where it appears in line 12 at page 19 and by inserting the following . . .

• 2115

The Chairman: We are not there yet.

Mr. Benjamin: I am sorry, I am even confused myself here re the letters—by striking out the "and" where it appears in line 12 and by striking out the period at the end of subclause 38.(2)(e) at line 19 of page 19 thereof and substituting a semicolon therefor and adding

(f) take into account any land grant-related income of the railway company as apportioned by the Commission under paragraph (g);

(g) the Commission shall apportion equitably among the various traffics of the railway company any income of the railway company, or any corporation controlled by or under common control with such railway company, attributable to any land grant from the Government of Canada or a provincial or municipal government, including any mineral, coal, timber or other rights attendant to such land grant.

This would reduce the estimate of grain transport cost by the appropriate portion from land grant income or land grant-related income.

Mr. Chairman, the railways say grain has to pay its share of fixed costs. Since the railways were given these lands and the other rights to pay for and to finance an ongoing railway system, grain transport and for that matter other commodities, but in this instance and in this legislation grain transport, should be credited with their share of the profits, or incomes, whatever you wish to call them, from those grants and the other rights provided with them, because prior to the mid-1960s, I guess, those incomes were included in the annual financial reports of Canadian Pacific Railway Limited, but since then, with the establishment of CP Enterprises as a

[Translation]

M. Benjamin: Je ne veux pas vous dire quoi faire, parce que vous avez plus d'expérience que moi comme président, mais il me semble que, lorsqu'on procède au vote par appel nominal, on ne demande pas qui est pour et qui est contre; on nomme les membres et les membres disent pour ou contre et, ensuite, le greffier dit combien sont pour et combien sont contre. De plus, on nomme tous les membres votants qui sont présents.

Le président: Je crois que vous avez raison, monsieur Benjamin. J'avais l'intention de faire un appel nominal. Je ne l'ai pas fait, comme vous voyez. Très bien, recommençons, juste pour nous amuser.

L'amendement est rejeté: pour, 1 voix; contre, 5 voix.

L'alinéa 38(2)c) est accepté.

Le président: Passons à l'alinéa 38(2)d).

M. Benjamin: Monsieur le président, mon prochain amendement commence à ligne 12, page 19.

Le président: Oui, monsieur. Continuez.

M. Benjamin: Je propose que le paragraphe 38(2)d) du projet de loi C-155 soit modifié par suppression du mot «and» à la ligne 12, page 19, et par insertion de ce qui suit . . .

Le président: Nous ne sommes pas encore rendus là.

M. Benjamin: Je vous demande pardon, je m'y perds moi-même dans les lettres—par suppression du *and* à la ligne 12 et par substitution, au point qui figure à la fin de l'alinéa 38(2)e), ligne 20, page 19, d'un point-virgule et par insertion de ce qui suit:

f) tient compte de tout revenu relatif à des concessions de terrain faites à la compagnie de chemins de fer tel qu'il a été réparti par la Commission en vertu de l'alinéa g);

g) réparti équitablement entre les divers trafics ferroviaires de la compagnie de chemins de fer tout revenu de celle-ci, de toute société qu'elle contrôle ou de toute société contrôlée par la même société mère qui est imputable à une concession de terrain faite par l'État ou au gouvernement provincial ou local, y compris les droits sur les minéraux, le charbon et le bois et tous les autres droits qui accompagnent cette concession de terrain.

Ceci réduirait les coûts estimatifs du transport du grain en fonction des revenus tirés des concessions de terrain ou des revenus liés aux concessions de terrain.

Monsieur le président, les compagnies de chemins de fer disent que le grain doit payer sa part des coûts fixes. Depuis qu'on a concédé ces terrains aux compagnies de chemins de fer et qu'on leur a accordé les autres droits pour payer et financer un réseau de chemins de fer permanent, le transport du grain, et, quant à cela, des autres denrées, mais, dans ce cas-ci et dans ce projet de loi, le transport du grain, devrait se faire créditer une partie des profits, ou des revenus si vous préférez, tirés des concessions et des autres droits qui les accompagnent, parce que, avant le milieu des années soixante, si je ne me trompe pas, ces revenus étaient inclus dans les rapports

[Texte]

holding company for a lot of enterprises that used to be under Canadian Pacific Railway Limited, and also what is now classed as Canadian Pacific Limited, under which Canadian Pacific Enterprises is a wholly owned subsidiary, those incomes which used to be in Canadian Pacific Railway Limited annual reports and financial statements now show up in other financial statements. As some esteemed legal counsel from downtown Toronto, when they were witnesses in this committee, said, these have been hived off into other wholly or partially owned subsidiaries of Canadian Pacific Limited, which used to be totally appearing in the operations and incomes and what not of the Canadian Pacific Railway, so as to provide some kind of a financial report appearance that all the benefits the railway is getting at the moment from what the people of Canada, several provinces, and lots of municipalities gave them are no longer any part of Canadian Pacific Railway. Somehow or other, by the magic of corporate law and corporate accounting, these are now way off in other statements. I do not think Parliament should hold still for that.

• 2120

They say grain should pay its share of fixed costs. All right, then the grain shippers should in return also—and all other shippers for that matter, but I cannot put that in the bill because the bill only applies to grain—it should be credited with their proportion of a prorated share of those incomes.

If one side of the coin is to be so polished, then surely the other side of the coin should be equally polished. There is too much of this continually examining the one side of the coin; namely, the railway side of the coin. The side of the coin for grain producers and taxpayers still remains tarnished, and I am trying to help do some polishing on that other side of the coin for the benefit of Canadian taxpayers and Canadian grain shippers and grain producers.

We all know and understand, are perfectly aware, that this has been a long-standing bone in the throats of the people, particularly in western Canada, for many, many years. Of course, it has been a long-standing position of my colleagues and I and our party which really does not have too much to do with party ideology. Although it does have something to do with that, it has more to do with fair play and with each side of the case receiving an equal consideration in this or in any other legislation.

So I urge the committee to accept the amendment and place it in the legislation so that these fixed costs will be offset by the incomes which are also—I suppose, one could call them fixed—and the gifts and the considerations given to the railway to help finance the construction and the continuing operation of a railway company.

[Traduction]

financiers de la compagnie de chemins de fer Canadien Pacifique Limitée, mais depuis, avec l'établissement des Entreprises CP à titre de société de gestion d'un grand nombre d'entreprises qui dépendaient auparavant de la Compagnie de chemins de fer Canadien Pacifique Limitée qui s'appelle maintenant le Canadien Pacifique Limitée et dont relève les Entreprises Canadien Pacifique, une filiale en propriété exclusive, les revenus qui figuraient d'habitude dans les rapports annuels et les états financiers de la Compagnie de chemins de fer Canadien Pacifique Limitée apparaissent maintenant dans d'autres états financiers. Comme l'a précisé un avocat d'une étude du centre-ville de Toronto, lorsqu'il témoignait devant le comité, les revenus qui, d'habitude, apparaissaient tous sous opérations et revenus et quoi d'autres encore de la Compagnie de chemins de fer Canadien Pacifique Limitée, ont été répartis entre les filiales en propriété exclusive ou en partie contrôlées par le Canadien Pacifique Limitée pour donner l'illusion que tous les bénéfices tirés à l'heure actuelle de ce que les Canadiens, plusieurs provinces et de nombreuses municipalités leur ont donné, ne font plus partie maintenant de la compagnie de chemins de fer Canadien Pacifique. D'une façon ou d'une autre, par la magie du droit des sociétés et de la comptabilité industrielle, ils se retrouvent maintenant dans d'autres états. Je ne pense pas que le Parlement devrait fermer les yeux là-dessus.

On dit que le grain devrait payer sa part des frais constants. Très bien, mais les expéditeurs de grain devrait le faire aussi, ainsi que toutes les autres expéditeurs, mais je ne peux inclure cela dans le projet de loi parce qu'il ne s'applique qu'au grain, il devrait être crédité avec une part proportionnelle de ces recettes.

Si un côté de la médaille doit être aussi poli, sûrement le revers doit l'être aussi. On examine trop un côté de la médaille seulement; notamment le côté des agences de chemins de fer. Le côté des producteurs de grain et des contribuables demeure terne et j'essaie d'aider à polir cet autre côté pour le bien des contribuables canadiens et des expéditeurs et producteurs de grain canadiens.

Nous savons tous et comprenons, nous sommes parfaitement au courant que ceci a été depuis longtemps un sujet de discorde que les gens en particulier dans l'Ouest du Canada, n'arrivent pas à accepter. Bien entendu, c'est ma position ainsi que celle de mes collègues et de notre parti depuis longtemps, ce qui n'a réellement pas grand chose à faire avec l'idéologie du parti. Même si ça a à faire avec cela, c'est plutôt une question de franc jeu, les deux côtés du sujet recevant une attention égale pour cette loi ou pour toute autre.

Donc, je conseille vivement au Comité d'accepter la modification et de l'inclure dans la Loi afin que ces frais constants soient compensés par les recettes qui sont aussi, je suppose qu'on peut les appeler constantes, et les cadeaux et la considération accordés aux agences de chemins de fer pour leur aider financièrement à construire et à exploiter une compagnie de chemins de fer.

[Text]

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin.

An hon. Member: Question.

The Chairman: I do not think the question is necessary. I have something else in mind.

Mr. Benjamin: I hope it is different from what you said before.

The Chairman: It is not going to be all that different.

Mr. Benjamin, I listened carefully to you, in view of your admonition after my last ruling with regard to one of your amendments, but I would have to tell you that the more you explained your reasons, the more difficulty you got in.

Mr. Benjamin: Me and my big mouth.

The Chairman: It would seem to me even on a cursory reading that your amendment goes beyond the principles and the scope of the bill, and having listened to you I have become absolutely convinced that it does. I would therefore have to rule your amendment out of order.

Mr. Benjamin: You did not allow time for any member of the committee to discuss whether or not it was in order before you made your final ruling.

The Chairman: Nobody asked, and as a matter of fact I was watching members as you were talking, looking for indications that other members wanted to speak. As a matter of fact, the only comment I heard was: That is out of order. So I take it, Mr. Benjamin, that nobody wanted to speak.

Mr. Benjamin: Maybe nobody wanted to speak on the amendment, but whether or not it is in order . . .

The Chairman: Mr. Benjamin, that is . . .

Are there any further amendments? There is a government amendment to Clause 38, at line 26 *de la version française*.

• 2125

M. Ostiguy: Monsieur le président, je propose que la version française de l'article 38 du projet de loi C-155 soit modifiée par la substitution à la ligne 26, page 19, de ce qui suit:

graphes (1) et (2), pour la dernière année civile ou

En somme, il s'agit d'ajouter le mot «civile» après le mot «année» à la version française.

The Chairman: That is subclause (3) line 26 in the French version, to add the word "*civile*" *après le mot "année"*. Correct? Agreed?

Amendment agreed to.

An hon. Member: That is not this one.

The Chairman: No, that is at line 28 but of the English version, which is further along, and that I believe is the next one. You will find attached to it the French version. I assume

[Translation]

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Benjamin.

Une voix: Une question.

Le président: Je ne crois pas que la question soit nécessaire. J'ai autre chose en tête.

M. Benjamin: J'espère que c'est différent de ce que vous avez dit plus tôt.

Le président: Ce n'est pas tellement différent.

Monsieur Benjamin, je vous ai écouté avec attention, vu votre remontrance à la suite de ma dernière décision concernant une de vos modifications, mais je dois vous dire que plus vous avez expliqué vos raisons, plus vous vous êtes trouvé en difficulté.

M. Benjamin: Je parle toujours trop.

Le président: Il me semble, même après une lecture superficielle, que votre modification dépasse les principes et la portée du projet de loi, et après vous avoir écouté, j'en suis absolument convaincu. Je dois donc décidé que votre modification est irrecevable.

M. Benjamin: Vous n'avez pas donné de temps aux membres du Comité de discuter si oui ou non elle était irrecevable avant de prendre votre décision finale.

Le président: Personne ne l'a demandé et même je surveillais les membres pendant que vous parliez cherchant des indices que d'autres membres voulaient prendre la parole. À vrai dire, le seul commentaire que j'ai entendu a été: irrecevable. Donc, j'imagine que personne ne voulait parler, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Peut-être que personne ne voulait prendre la parole sur la modification, mais si oui ou non elle était irrecevable . . .

Le président: Monsieur Benjamin, c'est . . .

Y a-t-il d'autres modifications? Il y a une modification du gouvernement à l'article 38, à la ligne 26 *of the French version*.

Mr. Ostiguy: Mr. Chairman, I propose that the French version of Section 38 of Bill C-155 be amended by substituting the following on page 19, line 26:

graphes (1) et (2), pour la dernière année civile ou

Briefly, it means adding the word "*civile*" after the word "*année*" in the French version.

Le président: Il s'agit du paragraphe (3) ligne 26, dans la version française, pour ajouter le mot «civile» *after the word "année"*. *Right?* Approuvé.

Modification approuvée.

Une voix: Ce n'est pas celle-ci.

Le président: Non, c'est à la ligne 28 de la version anglais qui est plus loin et qui, je crois, est la suivante. Vous la trouverez jointe à la version française. Je présume que l'on

[Texte]

that moving the one accomplishes the two. So if we have a mover . . . it is your amendment. Mr. Flis.

Mr. Flis: I have an amendment for line 28. I move that Bill C-155 be amended at Clause 38.(4) by striking out line 28 on page 19 and substituting the following:

(4) In carrying out the review referred to in subsection (1) and further review made pursuant to subsection (3), the Commission shall assess the appropriateness of the level of the contribution to the constant costs of the railway companies referred to in subparagraph (b)(iv) of the definition "estimated eligible costs" in subsection 34.(1) and make recommendations to the Minister thereon.

(5) In assessing the appropriateness of the level of the contribution referred to in subsection (4), the Commission shall be guided by the following objectives: (a) to ensure that the overall revenues of the railway system are adequate to meet its long-term needs and (b) to ensure that the contribution to constant costs provided by the movement of grain is fair in relation to the contribution made by other commodities.

(6) For the purposes of the consultation . . .

Just a word of explanation. In carrying out the review referred to in subclause (1), this is the costing review, and further review made pursuant to subclause (3), the further and future review, I think this amendment will please Mr. Mazankowski and his colleagues. I think its intent is similar to the motion Mr. Mazankowski moved earlier about actual costs, costs actually incurred. The commission shall assess the appropriateness of the level of the contribution to the constant costs. It is not fixed. There will be a review process. The CTC will look at the appropriateness of this. Skipping down to (a): "the Commission shall be guided" . . . (a) and (b) are sort of guidance for the commission to ensure that the overall revenues of the railway system are adequate to meet the long-term needs and (b) . . . I am sure we will get support even from Mr. Benjamin on this one—to ensure that the contribution to constant costs provided by the movement of grain is fair in relationship to the contribution made by other commodities.

I think the amendment is self-explanatory. I do not know if Mr. Kroeger would like to add anything to what I have said.

The Chairman: Mr. Kroeger. Does it give the CTC any powers it would not already have under the existing bill?

Mr. Kroeger: It gives the CTC a duty, Mr. Chairman. The bill specifies a level of contribution which was developed during the Gilson consultations and that percentage, that 20% figure, is something of a mid-point. There has been a lot of discussion about whether a contribution should be made and, if so, how big. I think all three of the consultants who appeared before the committee said the contribution was not a matter of arithmetic calculations, like the cost of fuel, contribution was a matter of judgment, and in particular it depended on what you were trying to achieve.

[Traduction]

peut proposer les deux ensemble. Alors si nous avons un proposeur . . . il s'agit de votre modification, monsieur Flis.

M. Flis: J'ai une modification à la ligne 28. Je propose que le projet de loi C-155 soit modifié à l'article 38.(4) en supprimant la ligne 28 à la page 19 et en substituant ce qui suit:

(4) en procédant à l'examen mentionné à l'alinéa (1) et aux nouveaux examens en vertu de l'alinéa (3), la Commission évalue le bien-fondé du niveau de la contribution des prix constants des compagnies de chemins de fer mentionnées au sous-alinéa (b) (iv) de la définition «coûts administratifs estimatifs» à l'alinéa 34.(1 et fait des recommandations pertinentes au ministre.

(5) En évaluant le bien-fondé du niveau de la contribution mentionné à l'alinéa (4), la Commission aura pour guide les objectifs suivants: a) s'assurer que les recettes totales du système de chemins de fer sont suffisantes pour ses besoins à long terme et b) s'assurer que la contribution aux frais constants fournie par le mouvement du grain est équitable par rapport à la contribution faite pour d'autres produits.

(6) Pour les consultations . . .

Un mot d'explication seulement. En procédant à l'examen mentionné à l'alinéa (1), il s'agit de l'examen des coûts et de nouveaux examens en vertu de l'alinéa (3), les nouveaux examens futurs, je crois que cette modification va plaire à M. Mazankowski et à ses collègues. Je crois que son but est semblable à la motion que M. Mazankowski a proposée plus tôt au sujet des coûts réels, coûts réellement encourus. La Commission va évaluer le bien-fondé du niveau de la contribution des frais constants. Ils ne sont pas fixes. Il y aura un processus d'examen. La CCT en examinera le bien-fondé. Passant à (a) 'la Commission aura pour guide' . . . (a) et (b) servent de guides à la Commission pour s'assurer que les recettes totales du système de chemins de fer sont suffisantes pour ses besoins à long terme et (b) . . . Je suis sûr que nous aurons même l'appui de M. Benjamin pour celle-là . . . s'assurer que la contribution aux frais constants fournie par le mouvement du grain est équitable par rapport à la contribution faite pour d'autres produits.

Je crois que la modification se passe d'explication. Je ne sais pas si M. Kroeger aimerait ajouter quelque chose à ce que j'ai dit.

Le président: Monsieur Kroeger, cela donne-t-il à la CCT des pouvoirs qu'elle n'a pas en vertu du présent projet de loi?

• 2130

M. Kroeger: Cela confère un devoir à la CCT, monsieur le président. Le projet de loi spécifie un niveau de contribution qui a été élaboré par les consultations Gilson et ce pourcentage, ce chiffre de 20 p. 100, est une moyenne. Il y a eu beaucoup de discussions à savoir si une contribution devrait être faite et, si oui, de quelle importance. Je crois que les trois experts-conseil qui ont comparu devant ce Comité ont dit que la contribution n'était pas une question de calculs arithmétiques, comme le coût du carburant, mais que c'était une

[Text]

For example, Mr. Banks, when he appeared in front of the committee, suggested a contribution in the range of 6% to 15%. He said that seemed like a good number because that is the average fee for service the government pays for over and above costs when it contracts. The problem with that kind of criterion is that it really does not have anything to do with the level of contribution you need to maintain a viable railway system. So to avoid any ambiguity about what the contribution is supposed to achieve, I think there is some merit in spelling out in the bill some guidance for the CTC in how to go about assessing it when it does that review.

I think I will stop there for the sake of the committee's time, until I see what kinds of questions members might have on their mind.

The Chairman: I have another one or two. My question was: Does it give the CTC any new powers? You answered: It gave them a new duty. It says: "and make recommendations to the Minister thereon". A duty is quite different from a power. What does the minister do with the recommendations then?

Mr. Kroeger: The minister in each instance would have to assess the recommendations and see whether they were of sufficient import that they warranted seeking a government decision to change the 20% figure and, if so, then the change in the 20% figure would presumably appear in the legislative package that would arise from the 1985-1986 review. But in the meantime, for the sake of providing a base of confidence for the railways to plan their investments, there is a good case to be made for keeping the 20% specified in the bill.

The Chairman: So am I correct in assuming that the purpose of this amendment is to impose upon the CTC a new duty in order to provide a larger base of information for the minister, for the time when the review is completed and amendments to this bill would be made?

Mr. Kroeger: Yes, sir.

The Chairman: Mr. McKnight.

Mr. McKnight: Thank you, Mr. Chairman. I think I understand very well the rationale for this. Last night, Mr. Chairman, we heard a slightly agitated parliamentary secretary berate our party for putting forward a rationale that the \$219 million of constant costs and the contributions for constant costs were given without proper knowledge and without proper information, and without the studies being done to say whether those constant costs were adequate. We were talking about the \$219 million in light of what the minister had said. He said that in light of what is further on in the bill, there would be an inquiry. Now, earlier today, Mr. Chairman, we heard that there is a further inquiry by CTC into the cost of capital. And the amendment we put forward last night was much the same as this. It had, in our opinion, Mr. Chairman, a little more common sense. It indicated that the bill would not proceed as drafted until the information that

[Translation]

question de jugement, et qu'elle dépend particulièrement de ce que vous tentez de réaliser.

Par exemple, lorsque M. Banks a comparu devant ce Comité, il a suggéré une contribution de l'ordre de 6 à 15 p. 100. Il a dit que cela semblait un chiffre convenable parce que c'est le tarif moyen des services que le gouvernement paie en sus des coûts lorsqu'il traite à forfait. Le problème avec ce genre de critères est qu'il n'a rien à voir avec le niveau de contribution dont vous avez besoin pour maintenir un réseau ferroviaire viable. Alors, pour éviter toute ambiguïté quant à ce que doit réaliser cette contribution, je crois qu'il serait avantageux d'explicitier dans le projet de loi une certaine orientation pour la CCT sur la manière de l'évaluer quand elle en viendra à cette revue.

Je crois que je m'arrêterai là pour sauver le temps du Comité, jusqu'à ce que je vois le genre de questions que les membres ont à l'esprit.

Le président: J'en ai une ou deux autres. Ma question était: Cela donne-t-il de nouveaux pouvoirs à la CCT? Vous avez répondu: Cela leur donne un nouveau devoir. Il énonce: «et faire des recommandations au ministre». Un devoir est assez différent d'un pouvoir. Qu'est-ce que le ministre fait ensuite de ces recommandations?

M. Kroeger: Dans chaque cas, le ministre doit évaluer les recommandations et voir si oui ou non elles sont suffisamment importantes pour justifier que le gouvernement décide de changer le chiffre de 20 p. 100 et, si oui, le changement de ce chiffre de 20 p. 100 paraîtrait alors sans doute dans l'ensemble législatif qui découlerait de la revue de 1985-1986. Mais, entretemps, afin de fournir une certaine confiance à la planification des investissements des compagnies de chemins de fer, il y a de nombreux arguments en faveur du maintien du 20 p. 100 précisé dans le projet de loi.

Le président: Ai-je raison de dire que le but de cet amendement est d'imposer un nouveau devoir à la CCT afin de fournir une information plus largement fondée au ministre, pour le moment où la revue sera achevée et que des amendements seront apportés au projet de loi?

M. Kroeger: Oui, monsieur.

Le président: Monsieur McKnight.

M. McKnight: Merci, monsieur le président. Je crois que je comprends très bien le raisonnement de cela. Hier soir, monsieur le président, nous avons entendu un secrétaire parlementaire assez agité réprimander notre parti parce que nous avançons un raisonnement à l'effet que l'on donnait des frais fixes de 219 millions de dollars et des contributions aux frais fixes sans savoir et sans renseignements suffisants et sans que des études soient faites pour dire que ces frais fixes étaient pertinents. Nous parlions de 219 millions de dollars à la lumière de ce qu'avait dit le ministre. Il a dit qu'à la lumière de ce que contenait le projet de loi plus loin, il y aurait une enquête. Plus tôt aujourd'hui, monsieur le président, nous avons entendu qu'il y a une autre enquête de la CCT sur le coût en capital. Et l'amendement que nous avons proposé hier soir était assez semblable à celui-ci. À notre avis, monsieur le président, il avait un peu plus de bon sens. Il indiquait que le

[Texte]

the government, through this amendment, have said they do not have, Mr. Chairman.

• 2135

The contributions to constant costs and, to use the wording here, the appropriateness of the level of the contribution referred to in (4): "the Commission shall be guided by the following" . . . Mr. Chairman, the appropriateness, I would suggest, should be established before the percentage is made, before the bill is written giving railroads a contribution. Obviously the government has the same concern as we have as to the appropriateness of the contribution to constant costs.

When we look at \$1 billion a year over the next three years, that covers the costs of the on-line costs of the railroad, the variable costs cover the costs of investment, the depreciation; it covers all the costs in the movement of grain. The appropriateness of the contribution to constant costs is pure profit. And contribution to constant costs at the level of 20% in this bill is a 20% cost-plus regime.

I could just use an example, Mr. Chairman. If I as a producer of wheat had a 20% contribution to constant costs, I would be able to seed my land every year; I would be able to put all the fertilizer needed on it; I could gamble extensively and raise the cost of my inputs; knowing that for every dollar I put in I was going to get 20¢ back.

That is what the government has a concern about in this amendment. They are concerned that it is not appropriate. I do not think, Mr. Chairman, it is appropriate that the government pay \$219 million when they are not sure; and I do not think it is appropriate that the producers pay \$216 million in that same time span when they are not sure. When I look, Mr. Chairman, at the contributions to constant costs and I look at VIA Rail, VIA Rail does not have a contribution to constant costs. It is a Crown corporation, an agency of the Crown, the same as the railroads.

The Chairman: Let us not get off on VIA.

Mr. McKnight: I guess we have heard enough about VIA; but the example, Mr. Chairman, of VIA is something that worries us all. When you come into a period, it is strange, Mr. Chairman, that the review period is going to be taken up over the year starting now, the 1985-1986 crop year. That is a period of time—I would like to quote to you. There was an act passed, the National Transportation Act, and on page 37 of that act it is stated that after the passage of that act a study would be done on the Crow's Nest Pass rates. The commission would do a study to determine and suggest that a study should be made, and surely the answer to the question is that the government hopes a deficiency area can be found in order that the railways can be compensated for their losses and thereby increase grain revenue.

[Traduction]

projet de loi ne pouvait pas être appliqué tel qu'il est ébauché tant que le gouvernement n'aura pas, par le biais de cet amendement, toute l'information qu'il dit ne pas avoir, monsieur le président.

Les contributions aux frais fixes et, pour reprendre leur énoncé, la pertinence du niveau de contribution mentionnée en (4): «La Commission sera guidée par ce qui suit»—monsieur le président, la pertinence, à mon avis, devrait être établie avant que le pourcentage ne soit calculé, avant que le projet de loi ne soit écrit donnant une contribution aux compagnies de chemins de fer. Il est évident que le gouvernement se préoccupe comme nous de la pertinence de la contribution des frais fixes.

Lorsque nous considérons le 1 milliard de dollars par année pour les prochaines trois années, qui couvre les coûts de la voie, les coûts variables couvrent les coûts de l'investissement, la dépréciation; cela couvre tous les coûts du mouvement du grain. La pertinence de la contribution aux frais fixes est un profit net. Et une contribution aux frais fixes à un niveau de 20 p. 100 de ce projet de loi est un régime de 20 p. 100 en sus des coûts.

Je pourrais donner un exemple, monsieur le président. Si, comme producteur de blé, j'obtenais une contribution de 20 p. 100 aux frais fixes, je pourrais ensemercer ma terre chaque année; je pourrais y mettre tous les engrais nécessaires; je pourrais prendre des risques et augmenter la valeur de mes moyens de production, sachant que pour chaque dollar que j'investis, j'obtiendrai 20 cents.

C'est ce qui inquiète le gouvernement dans cet amendement. Ils sont inquiets de ce que ce n'est pas pertinent. Je ne crois pas, monsieur le président, qu'il soit pertinent que le gouvernement paie 219 millions de dollars lorsqu'il n'est pas sûr; et je ne crois pas qu'il soit pertinent que les producteurs paient 219 millions de dollars pendant la même échéance alors qu'ils ne sont pas sûr. Quand je considère les contributions aux frais fixes, monsieur le président, et je considère VIA Rail, VIA Rail n'a pas de contribution aux frais fixes. C'est une société de la Couronne, une agence de la Couronne, tout comme les compagnies de chemins de fer.

Le président: Ne dévions pas sur VIA Rail.

M. McKnight: Je crois qu'on a assez entendu parler de VIA; mais l'exemple de VIA, monsieur le président, nous inquiète tous. Lorsque vous entrez dans une période, il est étrange, monsieur le président, que la période d'examen commencera cette année, la campagne agricole 1985-1986. C'est une période de temps—j'aimerais vous citer. On a adopté une loi, la Loi nationale sur les transports, et à la page 37 de cette loi, on dit qu'après l'adoption de cette loi, une étude serait faite sur la Loi du Pas du Nid-de-Corbeau. La Commission ferait une étude pour déterminer et suggérer qu'une étude soit faite, et il est certain que la réponse à la question est que le gouvernement espère qu'on trouvera une faille de sorte que les compagnies de chemins de fer puissent être compensées pour leurs pertes et ainsi augmenter le revenu du grain.

[Text]

We have about the same time span here. I would just like to quote.

I look at this particular clause of the bill and consider how it will affect me or any other member of the House in running an industry when we realize it was in the next three years the government is going to have the Commission make a study of that industry and ascertain how large a subsidy, if any, is to be paid to it. The 3-year period has expired. I know what I would do. I would try to minimize my efficiency in the next three years. I would try to paint a picture of dire need of a subsidy as huge as I could logically expect to be paid. This clause is suggesting to the railroads that they should be inefficient for the next three years and they will be compensated forever from that time onward.

And that is a quote from the hon. member from Crowfoot, who now happens to be the Chairman of the Board of Canadian National Rail.

Mr. Chairman, when we look at the inappropriateness of contributions to constant cost before a study has been done, either to the taxpayers of Canada through the government contributing \$219 million or to the producers of grain in western Canada contributing \$216 million, we do not understand why the parliamentary secretary for the government was slightly agitated last night when we came out with the same concerns, only expressed in a different way.

• 2140

I think the parliamentary secretary and the government have expressed this concern. They have expressed it in the form of an amendment.

So, Mr. Chairman, I understand the rationale for it. I just wish that the government and the parliamentary secretary would have understood better last night the reason for the amendments put forward by the Conservative Party.

The Chairman: Would you give me the number of the amendment, please, that you put forward last night? You have raised my curiosity, and I would like to have another look at it.

Mr. McKnight: Thirty-four.

The Chairman: Thirty-four? Oh, that whole package?

Mr. Neil: He commented on that. He had comments . . .

The Chairman: He had other reasons, I am sure, because I have had serious difficulty with the procedural acceptability of it as well, but since the committee disposed of it I did not rule.

In any case, I am going to stop for five minutes to give witnesses and staff an opportunity to stretch their legs.

A five-minute recess.

[Translation]

Nous avons à peu près la même période de temps ici. Je voudrais juste citer.

J'examine cet article du projet de loi et je considère comment il m'affectera, ou n'importe quel membre de la Chambre, dans la gestion d'une entreprise; lorsque nous nous rendons compte que dans les trois prochaines années, le gouvernement voudra que la commission fasse une étude de cette industrie et évalue l'importance de la subvention qui lui sera payée, si on en paie une. La période de trois ans est achevée. Je sais ce que je ferais. J'essaierais de réduire mon efficacité pendant les trois prochaines années. J'essaierais de dresser le tableau du besoin d'une subvention aussi importante que je peux m'attendre logiquement à en recevoir une. Cet article suggère aux compagnies de chemins de fer qu'elles devraient être inefficaces pendant les trois prochaines années et ils obtiendront une compensation à partir de ce moment et à jamais.

Et c'est une citation de l'honorable député de Crowfoot, qui est maintenant président du Conseil de la compagnie de chemins de fer du Canadien National.

Monsieur le président, lorsque l'on considère l'impertinence des contributions aux frais fixes avant qu'une étude soit faite, ou bien pour les contribuables du Canada par le biais d'une contribution de 219 millions de dollars du gouvernement, ou bien pour les producteurs de grain de l'Ouest du Canada qui contribueraient pour 216 millions de dollars, nous ne comprenons pas pourquoi le secrétaire parlementaire du gouvernement était quelque peu agité hier soir lorsque nous avons exprimé les mêmes préoccupations, formulées d'une manière différente.

Je crois que le secrétaire parlementaire et le gouvernement ont exprimé cette préoccupation. Ils l'ont exprimé sous la forme d'un amendement.

Je comprends donc, monsieur le président, le raisonnement qui le soutient. Je souhaiterais seulement que le gouvernement et le secrétaire parlementaire aient mieux compris hier soir la raison des amendements proposés par le Parti conservateur.

Le président: Pourriez-vous me donner, s'il vous plaît, le numéro de l'amendement, celui que vous avez proposé hier soir. Vous avez éveillé ma curiosité et j'aimerais le réexaminer.

M. McKnight: Trente-quatre.

Le président: Trente-quatre? Oh, tout le paquet?

M. Neil: Il a fait un commentaire là-dessus. Il a fait des commentaires.

Le président: Je suis sûr qu'il avait d'autres raisons, parce que j'avais de sérieuses difficultés à le faire accepter par la procédure aussi, mais puisque le Comité l'a rejeté, je n'ai pas pris de décision.

En tout cas, je vais arrêter cinq minutes afin de donner aux témoins et au personnel l'occasion de s'étirer un peu.

Une suspension de cinq minutes.

[Texte]

[Traduction]

• 2142

• 2148

The Chairman: The question is upon Mr. Flis's amendment to Clause 38 of Bill C-155. Are you ready for the question? Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Somewhere something happened to my copy of the amendment.

• 2150

Mr. Chairman, apropos of what Mr. McKnight had to say, I want to comment in addition, firstly to agree with some of the comments he has made. Without the provision for constant costs, the other costs already considered in payments to the railroads are their long-run variable costs, including maintenance, depreciation and a guaranteed return on investment. That is on funds they get from taxpayers, and I presume grain producers as well. After that is all in place, there is an add-on for constant costs.

I would like to remind the committee, Mr. Chairman, that in Mr. Snavelly's first two reports he rejected the inclusion of constant costs but the then Minister of Transport asked him for a third report and gave him a new set of terms of reference which instructed him to include constant costs, which in that day were computed at something in the order \$120 million. Thereby the then Minister of Transport got exactly the kind of report that he wanted. He could have saved all that money and just instructed his department . . .

The Chairman: Stick to the amendment, please. Never mind the lessons in history.

Mr. Benjamin: I am talking about constant costs. That is in the amendment here.

The Chairman: Yes, but there are all kinds of things we can talk about on constant costs. Stick to what is in the amendment.

Mr. Benjamin: Yes. Right.

If the amendment is intended to pacify me, it does not. I am not sure if it pacifies Mr. Mazankowski and Mr. McKnight and others, but it does not pacify me because under this review . . . which then places this in the hands of the Canadian Transport Commission for their opinion, judgment, etc.

The experience of reviews started under Mr. Lang in 1974 when he said it was time to review the Crow rate. There was not anybody in all of Canada under any illusion that that was going to be a review downwards. That was a euphemism for abolishing and increasing grain rates for grain producers.

I must say, Mr. Chairman, this is some kind of window-dressing to give the appearance that the interest of the taxpayers and grain producers will be looked after in terms of this straight add-on profit in addition to a guaranteed return on investment. I do not know of any other business or private

Le président: Le vote porte sur l'amendement de M. Flis à l'article 38 du projet de loi C-155. Êtes-vous prêts à vous prononcer? Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Quelque chose est arrivé quelque part à ma copie de cet amendement.

Monsieur le président, à propos de ce qu'a dit M. McKnight, je veux faire des commentaires, d'abord pour dire que je suis d'accord avec certains de ses commentaires. Sans la provision des frais fixes, les autres coûts couverts par des paiements aux compagnies de chemins de fer sont les coûts variables à long terme, y compris l'entretien, la dépréciation et un revenu garanti sur l'investissement. Tout cela sur les deniers qu'ils obtiennent des contribuables, que tout cela a été établi, il y a un supplément pour les frais fixes.

J'aimerais rappeler au Comité, monsieur le président, que dans les premiers rapports de M. Snavelly, il rejetait l'intégration des frais fixes, mais le ministre du Transport d'alors lui a commandé un troisième rapport en lui donnant un nouvel ensemble de conditions fixées qui lui disaient d'inclure les frais fixes qui, à ce moment-là, étaient calculés à environ 120 millions. Par conséquent, le ministre du Transport d'alors a obtenu exactement le genre de rapport qu'il voulait. Il aurait pu épargner tout cet argent et demander à son ministère . . .

Le président: Tenez-vous en à l'amendement, s'il vous plaît. Laissez faire les leçons d'histoire.

M. Benjamin: Je parle des frais fixes. C'est dans cet amendement.

Le président: Oui, mais il y a toutes sortes de choses que l'on peut dire sur les frais fixes. Tenez-vous en à ce qu'il y a dans l'amendement.

M. Benjamin: Oui. C'est bien.

Si l'amendement a pour but de me tranquiliser, il n'y réussit pas. Je ne sais pas s'il tranquillise M. Mazankowski et M. McKnight ou les autres, mais il ne me tranquillise pas à cause de cet examen . . . qui remet cela entre les mains de la Commission canadienne du transport et de leur avis, de leur jugement, et caetera.

L'expérience des examens a commencé sous M. Lang en 1974 lorsqu'il a dit qu'il était temps d'examiner le tarif du Nid-de-Corbeau. Personne au Canada n'avait d'illusion que ce serait un examen pour réduire le tarif. C'était un euphémisme pour présenter l'abolition et l'augmentation des tarifs du grain auprès des producteurs de grain.

Je dois dire, monsieur le président, que c'est là une espèce de masque pour donner l'illusion qu'on verra à l'intérêt des contribuables et des producteurs de grain pour ce qui est de ce profit supplémentaire direct en plus d'un revenu garanti sur l'investissement. Je ne connais aucune autre entreprise ou

[Text]

investor who gets that kind of benefit. If there is to be that kind of add-on return contribution, which is another name for gift or donation, then surely it should go to the taxpayers and the grain producers and not the railroads. Any money the railroads throw in . . . They are quite welcome to set rates or whatever else they wish to get an add-on contribution to constant costs with their own money; but, damn it, why should they be doing this with our money and with grain producers' money, which increases the costs for transporting grain? I have that in quotes. It increases the costs for transporting grain to which the taxpayers will make a further contribution because of an add-on we gave them. There should be no tax contribution, gift, donation or whatever you call it to the railroads on which they get an add-on on constant costs on the taxpayers' money. If there is to be an add-on return, it should be for the taxpayers, not the railroads: it is not their money.

The whole matter of constant costs should be totally deleted from this legislation.

• 2155

Mr. Flis: Point of order, Mr. Chairman: I wonder if Mr. 8th Benjamin could stick to the amendment that I put, and that is whether the contribution to constant costs should be assessed, because that would then guide our deliberations. We have heard all the other arguments, but could he answer us? We are waiting, we are easy, we can go either way, but could he keep his debate to whether he agrees or not that the contribution to constant costs shall be assessed by the commission?

The Chairman: I suggested that to him a little while ago, but it did not take.

Mr. Benjamin: . . . I had thought would be one of the duties of this committee in deliberating on this bill. I and many others have already made the assessment that the contribution to constant costs should not be there and I have little or no confidence that this window-dressing of a review by the Canadian Transport Commission is going to be a review downwards. I should live so long.

Mr. Flis: Mr. Chairman in reply to Mr. . . . , where he accuses the government itself of feeling that the level of the contribution to constant costs is inappropriate, that is not what the government is saying and that is not what my amendment is saying. The contribution can be low, it can be high, or it can be right on. In any one of these three categories we feel there should be an assessment. Members' salaries are assessed from time to time; we can argue that they could be too high or too low or they could be right on, but they are assessed from time to time. If the opposition in both parties feel that strongly that the contribution to constant costs should not be assessed, I am willing to withdraw my amendment. Again, I emphasize that we feel that Mr. Gilson has come up with an appropriate level, but that does not exclude their being looked at from time to

[Translation]

investisseur privé qui obtienne ce genre de bénéfice. S'il doit y avoir ce genre de contribution supplémentaire au revenu, qui est un autre nom pour un cadeau ou un don, il devrait sûrement aller aux contribuables et aux producteurs de grain et non aux compagnies de chemins de fer. Tout argent que les compagnies de chemins de fer investissent . . . Qu'ils établissent des tarifs ou quoi que ce soit, si elles veulent une contribution supplémentaire aux frais fixes, que ce soit avec leur propre argent; mais bon Dieu, pourquoi devraient-elles faire cela avec notre argent et avec l'argent des producteurs de grain, ce qui augmente le coût du transport du grain? J'ai ça en citation. Cela augmente les coûts du transport du grain auxquels les contribuables feront une autre contribution à cause du supplément que nous leur donnerons. Il ne devrait pas y avoir de contribution foncière, de cadeau ou de don, appelez-la comme vous voulez, pour les compagnies de chemins de fer, sur laquelle ils obtiennent un supplément pour les frais fixes à partir des deniers des contribuables. S'il doit y avoir un revenu supplémentaire, ce doit être pour les contribuables et non pour les compagnies de chemins de fer: ce n'est pas leur argent.

Toute la question des frais fixes devrait être complètement éliminée de cette législation.

M. Flis: J'invoque le Règlement, monsieur le président. Je me demande si M. Benjamin peut s'en tenir à l'amendement que j'ai présenté, à savoir si la contribution aux coûts fixes devrait faire l'objet d'une évaluation, ce qui permettrait de guider nos délibérations. Nous avons entendu tous les autres arguments, mais pourrait-il nous répondre? Nous attendons, nous sommes bien disposés, nous pouvons aller dans un sens ou dans l'autre, mais pourrait-il limiter son intervention au fait de savoir s'il estime ou non que la contribution aux coûts fixes devrait être évaluée par la Commission?

Le président: C'est ce que je lui ai suggéré tout à l'heure, mais cela n'a pas fonctionné.

M. Benjamin: . . . j'aurais cru être l'une des fonctions du présent Comité dans ses délibérations sur ce projet de loi. Moi-même et plusieurs autres jugeons déjà que la contribution aux coûts fixes ne devrait pas figurer dans ce projet de loi et j'ai très peu d'espoir, sinon aucun, que ce semblant d'examen par la Commission canadienne des transports ne mène à une révision à la baisse. Je ne verrai jamais cela de mon vivant.

M. Flis: Monsieur le président, en réponse à M. . . . , lorsqu'il affirme que le gouvernement même estime que le niveau de la contribution aux coûts fixes n'est pas approprié, je précise que ce n'est pas ce que dit le gouvernement et ce n'est pas ce que dit mon amendement. La contribution peut être élevée, elle peut être basse ou elle peut être exacte. Dans l'un ou l'autre de ces cas, nous croyons qu'il devrait y avoir une évaluation. La rémunération des députés fait parfois l'objet d'une évaluation; nous pouvons soutenir qu'elle est trop élevée, ou pas assez, ou convenable, mais elle est évaluée à l'occasion. Si les deux partis de l'opposition sont convaincus à ce point que la contribution aux coûts fixes ne devrait pas faire l'objet d'une évaluation, je suis prêt à retirer mon amendement. Une fois de plus, je répète que nous estimons que M. Gilson a trouvé un

[*Texte*]

time. All we are saying is that the commission shall assess—I am not talking about a deep inquiry—the commission shall assess the appropriateness of the level of the contribution to the constant costs. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Flis. Mr. Flis has . . .

Mr. Benjamin: —began an amendment, which got defeated, to remove constant costs.

The Chairman: It is a totally different situation, Mr. Benjamin. Is it the wish of the committee that the amendment be withdrawn?

Mr. Flis: If no one wants to withdraw it, then I call for the question, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Mazankowski had indicated that he wanted to ask a question or two.

Mr. Mazankowski: Just a couple of questions for Mr. Flis. He is obviously an advocate of examining the issue of constant costs but, by the same token, because he is a keen supporter of that examination he must have some misgivings about the apportionment or the level of constant costs. Could I ask Mr. Flis if that is his view on this issue? And if he has some misgivings, would he not feel that it would have been better to have examined the appropriateness and the level of the contribution to constant costs before it was put in the bill?

Mr. Flis: Mr. Chairman, I think I answered that before the question was even put. There were three experts who looked at this subject, the whole Gilson process looked at this, there was a task force that looked at this, and I accept the judgment—it is a judgment call—of all these experts.

Mr. Mazankowski: That really does not answer my question. He is accepting all the experts. I take it, then, that he is accepting the railways' position with regard to constant costs as well. Am I correct in assuming that? It really was a blending of the railways' position, the whole Gilson process, that there was agreement on.

The Chairman: Mr. Flis.

Mr. Flis: And Gilson did come up with a compromise, which is reflected in the bill, Mr. Chairman. I do not know what Mr. Mazankowski is trying to prove here. Either he wants to support this amendment or vote against it, or I am willing to withdraw it.

Mr. Mazankowski: The parliamentary secretary does not have to be indifferent about the issue. I am just trying to find out precisely what he has in mind, because this is another elaborate review process to review something that we are going to put into law.

I sense Mr. Flis himself has some reservations or he would not be strongly advocating it. He says he is prepared to live by the figures arrived at by the railways and by Mr. Snavelly, yet at the same time, to further substantiate my point, Mr. Flis said . . .

[*Traduction*]

niveau approprié, mais cela n'exclut pas un examen à l'occasion. Tout ce que nous disons, c'est que la Commission devrait évaluer, et je ne veux pas dire par là une enquête poussée, la pertinence du niveau de la contribution aux coûts fixes. Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Flis. M. Flis a . . .

M. Benjamin: . . . entrepris un amendement, qui a été rejeté, en vue d'éliminer les coûts fixes.

Le président: Il s'agit d'une situation entièrement différente, monsieur Benjamin. Le Comité désire-t-il le retrait de l'amendement?

M. Flis: Si personne ne demande le retrait, monsieur le président, je demanderais un vote.

Le président: M. Mazankowski a indiqué qu'il désirait poser une question ou deux.

M. Mazankowski: Seulement quelques questions pour M. Flis. Il est clairement un partisan convaincu de l'examen de la question des coûts fixes mais ce fait même laisse croire qu'il doit éprouver certains doutes quant au versement ou au niveau des coûts fixes. Pourrais-je demander à M. Flis si tel est son avis sur la question? Et s'il éprouve certains doutes, ne croirait-il pas qu'il aurait été préférable d'étudier la pertinence et le niveau de la contribution aux coûts fixes avant de l'insérer dans le projet de loi?

M. Flis: Monsieur le président, je crois avoir répondu à cette question avant même qu'elle ne soit posée. Trois experts-conseils ont étudié la question, toute l'équipe Gilson l'a fait, un groupe de travail s'est penché sur la question et j'accepte le jugement, car il s'agit d'une question d'opinion, de tous ces experts.

M. Mazankowski: Cela ne répond pas réellement à ma question. Il accepte l'opinion de tous les experts-conseils, je présume donc qu'il accepte également celle des sociétés ferroviaires à l'égard des coûts fixes. Ai-je raison? En fait, on s'est entendu sur un mélange de la position des sociétés ferroviaires, du rapport Gilson.

Le président: Monsieur Flis.

M. Flis: M. Gilson en est arrivé à un compromis, qui se reflète dans le projet de loi, monsieur le président. Je ne sais pas où veut en venir M. Mazankowski. Il peut voter pour ou contre cet amendement ou je suis prêt à le retirer.

M. Mazankowski: Le secrétaire parlementaire n'a pas à manifester son indifférence à ce sujet. Je tente seulement de savoir ce qu'il pense réellement, car il s'agit d'un autre processus élaboré d'examen pour passer en revue un élément d'une loi que nous adopterons.

Je sens que M. Flis lui-même éprouve certaines réserves, sinon il ne le soutiendrait pas aussi vigoureusement. Il déclare qu'il est prêt à accepter les chiffres des sociétés ferroviaires et de M. Snavelly et pourtant, il amène de l'eau à mon moulin en déclarant . . .

[Text]

Mr. Flis: On a point of order, Mr. Chairman, I do not know why Mr. Mazankowski is trying to lead the committee astray. He is using words that I did not use. What I am agreeing with is what is in the bill.

The Chairman: It seems to me we are having the same . . .

Mr. Flis: That is the government position. That is what we are voting on.

Mr. Mazankowski: Then, Mr. Chairman, perhaps Mr. Flis would want to comment. He has suggested I am misquoting or leading him to words. In Regina, for example, he expressed that same reservation, and I respect him for it because I think it is the kind of sincerity and commitment and conviction that all members have had with respect to the process of this committee. In an exchange with Mr. Justice Emmett Hall in Regina on Tuesday, August 9, as reported at page 114:30, Mr. Flis said this. He was in an exchange with Mr. Hall over the Snavely figures, the Gilson figures, and he was asking Mr. Hall whether or not he would attest to their accuracy.

Mr. Justice Emmett Hall said:

Well, then you heard the discussion about costs and God knows what; there were about six expressions.

Mr. Flis said:

Yes. We do not believe the costs the CN gives us; CP gives us. This is why we want accurate costs. The committee will research into that a little further.

So we have a situation here where Mr. Flis is clearly on record as not accepting the costing data that is really the basis of this bill, and I presume that is why we have this amendment sponsored by him which will elaborate and put more teeth into another review process. So we will now have three rather substantial review processes which will take place after the passage of this bill. I submit to you, Mr. Chairman, that this review should have taken place before this bill was considered.

The Chairman: Mr. Flis.

Mr. Flis: In answer to Mr. Mazankowski, Mr. Chairman, I did not give my answer after listening to Mr. Emmett Hall, listening to the railways and listening to the three experts who appeared before us. I still feel the Gilson process came out with the best figure possible. All three expert witnesses who appeared before us did explain that their figures are based on certain assumptions . . .

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman . . .

Mr. Flis: —and these assumptions are different. So we can argue this all night, Mr. Chairman. What Mr. Mazankowski is trying to get away from is making a decision on an amendment before us, a very simple amendment.

Mr. Mazankowski: We will make a decision. I simply want to ask Mr. Flis one further question: Does he still not believe the costs the CN and the CP give us?

[Translation]

M. Flis: Question de Règlement, monsieur le président. Je ne sais pas pourquoi M. Mazankowski tente d'induire le Comité en erreur. Il emploie des mots que je n'ai pas prononcé. Ce que j'appuie, c'est ce qui figure au projet de loi.

Le président: Il me semble que nous avons le même . . .

M. Flis: C'est la position du gouvernement. C'est l'objet de notre vote.

M. Mazankowski: Alors, monsieur le président, M. Flis voudrait peut-être apporter des éclaircissements. Il a suggéré que je l'ai mal cité ou mal interprété. Pourtant à Regina, il a exprimé les mêmes réserves et il a tout mon respect sur ce plan, car je crois que c'est le genre de sincérité, d'engagement et de conviction qu'ont manifesté tous les membres au cours des travaux du comité. Dans un échange avec M. le juge Emmet Hall, à Regina, mardi le 9 août, à la page 114:30 du compte rendu, M. Flis a déclaré ce qui suit: Il s'agissait d'un échange portant sur les chiffres de Snavely, de Gilson et il demandait à M. Hall s'il était prêt à garantir leur exactitude.

M. le juge Hall avait répondu:

Alors vous avez suivi toute cette discussion concernant le calcul des coûts; il y avait environ six façons différentes de les calculer.

M. Flis avait alors déclaré:

Oui. Mais nous ne nous en remettons pas aux coûts que nous citent le CN et le CP. Voilà pourquoi nous voulons des chiffres précis. Le comité fera lui-même sa propre recherche un peu plus tard.

Voilà donc une situation où M. Flis a déclaré clairement et publiquement qu'il n'accepterait pas les données sur les coûts qui sont le fondement de ce projet de loi et je suppose que c'est là pourquoi nous étudions cet amendement qu'il a présenté en vue de mettre au point et de rendre efficace un autre processus de revue. Nous nous retrouverons donc avec trois processus d'examen plutôt imposants qui se dérouleront après l'adoption de ce projet de loi. Je vous présente comme argument, monsieur le président, que ces examens auraient dû être effectués avant d'envisager ce projet de loi.

Le président: Monsieur Flis.

M. Flis: En réponse à M. Mazankowski, monsieur le président, je n'ai pas donné ma réponse après avoir entendu M. Emmett Hall, les sociétés ferroviaires et les trois experts-conseils qui ont comparu devant nous. Je crois toujours que le rapport Gilson donne les chiffres les plus exacts. Les trois experts-conseils ayant comparu devant nous ont tous expliqué que leurs chiffres se fondaient sur certaines présomptions.

M. Mazankowski: Monsieur le président . . .

M. Flis: . . . et ces présomptions étaient différentes. Nous pourrions donc en parler toute la nuit, monsieur le président. Ce que M. Mazankowski tente d'éviter, c'est de prendre une décision sur un amendement que nous étudions, un amendement très simple.

M. Mazankowski: Nous prendrons une décision. Je désire simplement poser une autre question à M. Flis: est-ce qu'il

[Texte]

Mr. Flis: I believe the costs reflected in this bill are the best figures possible.

Mr. Mazankowski: That is not the question, Mr. Chairman. Does he still not believe the costing figures CN and CP give us? When he said "us" he was referring to this committee. Yes or no.

Mr. Flis: Mr. Chairman, my answer stands. We have had experts look at all the figures. It is reflected in this bill, and that is what is before us.

Mr. Mayer: That is a total flip-flop from last night's . . .

The Chairman: Order.

Mr. Mayer: It is. It is a total flip-flop. We have seen his backside in two different ways on two different nights.

The Chairman: Mr. Mayer, you do not have the floor.

Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: I have just a final comment, briefly. This is not just Mr. Flis' amendment; it must also be a government amendment or he would not be moving it. It really means that both he and the government have their doubts or they would not be putting this in.

My own feelings on it are that they cannot . . .

Mr. Flis: On a point of order, Mr. Chairman.

The Chairman: On a point of order, Mr. Flis.

Mr. Flis: If this has created all these doubts, I, with unanimous consent, want to withdraw this amendment.

Mr. Mayer: It is another flip-flop. Make up your mind. We are getting dizzy going around in circles.

The Chairman: Order.

Mr. Benjamin: I just want to conclude by saying that, since they cannot go more than the present 20%, the grain producers and the taxpayers have nothing to lose whether or not this is in there. The grain producers and the taxpayers have nothing to lose whether or not this is in there. But if, by a remote possibility, we might get a review that says 20% is too much, then it can stay in there as far as I am concerned. At least it could not get worse than the 20%, I hope. It cannot get any worse.

• 2205

The Chairman: Mr. Reid.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Mr. Chairman, I recall very well that when Mr. Banks and Travacon and Mr. Snavelly appeared, we had tremendous variation in the costs and the interpretations which they gave.

[Traduction]

continue à ne pas croire aux chiffres que nous ont présentés le CN et le CP?

M. Flis: Je crois que les coûts indiqués dans le présent projet de loi se fondent sur les meilleurs chiffres possibles.

M. Mazankowski: Ce n'est pas la réponse à ma question, monsieur le président. Continue-t-il de ne pas croire aux coûts que nous ont présenté le CN et le CP? Lorsqu'il a dit nous, il visait le présent comité. Oui ou non.

M. Flis: Monsieur le président, ma réponse reste la même. Nous avons fait étudier les chiffres dans leur ensemble par des experts-conseils. Le résultat de cette étude figure dans le projet de loi et c'est ce qui est devant nous.

M. Mayer: C'est une volte-face complète par rapport à hier soir . . .

Le président: À l'ordre.

M. Mayer: C'est ce que c'est. C'est une volte-face complète. Nous avons vu son envers de deux façons différentes deux soirs différents.

Le président: Monsieur Mayer, vous n'avez pas la parole.

Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Je n'ai qu'une brève remarque finale. Il ne s'agit pas de l'amendement de M. Flis seulement, il doit aussi s'agir d'un amendement du gouvernement car il ne le proposerait pas autrement. Cela signifie que lui-même et le gouvernement entretiennent certaines réserves, car ils ne présenteraient pas un tel amendement.

Mon opinion là-dessus, c'est qu'ils ne peuvent pas . . .

M. Flis: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Le président: Rappel au Règlement, monsieur Flis.

M. Flis: Si cela crée autant de doutes, j'aimerais, par consentement unanime, retirer cet amendement.

M. Mayer: C'est une autre volte-face Faites-vous une idée. Vous nous étourdissez à force de tourner en rond.

Le président: À l'ordre.

M. Benjamin: J'aimerais seulement conclure en disant que puisqu'ils ne peuvent pas aller plus loin que les 20 p. 100 actuels, les producteurs de grain et les contribuables n'ont rien à perdre, que cet amendement figure ou non au projet de loi. Les producteurs de grain et les contribuables n'ont rien à perdre, que cet amendement figure ou non au projet de loi. Mais si, par un hasard extraordinaire, un examen révélait que 20 p. 100, c'est trop, alors quant à moi, nous pouvons bien garder cet amendement. Au moins j'espère que cela ne serait pas pire que 20 p. 100. Cela pourrait difficilement être pire.

Le président: Monsieur Reid.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Monsieur le président, je me rappelle très bien que lorsque M. Banks, Travacon et M. Snavelly ont comparu, nous avons vu d'énormes écarts dans les coûts et les interprétations qu'ils nous ont données.

[Text]

The reason for the amendment is simply because we recognize that, while the bill itself follows the Gilson recommendations fairly well, there was a great deal of concern in the committee and outside the committee as to what these costs really were, and what they would be; and we recognized as well that the costing that was going to be done by the CTC would not necessarily satisfy everybody either.

We decided that in order to provide the maximum protection for the people, producers and people involved in this, we would go in to a review process in a very deep way. I think you can see that the intention of the government has been to have more reviews than you can shake a stick at, to make sure that everything that has been under some doubt is promptly looked after.

The other thing is that I think we recognize as well that a new regime is coming in; there are a lot of uncertainties created by that regime; there are a lot of changes that we may want to make in three to four years after seeing that regime in place. You have a choice: you can either try to review it in three or four years when you have got something in place, or you can start reviewing it from the word go.

We have sort of accepted the theory that we should do it from the word go, and I think that is the reason for this particular amendment.

The other thing is, just looking at the variations that we have, and I have them on this paper in front of me, if we have a situation where the consultants cannot even agree on their own terms of reference and on what the various things are, then I think it is clear that the concept of railway costing has not got to the point where we are all that satisfied with it. I think it was Mr. Banks who pointed out that CTC and the Canadian government probably are world leaders in trying to work out effective costing formulas.

This amendment, basically, takes that into account and that is the route we want to go. I think we want to remove doubts that people have. We are not trying to create more doubts, we are trying to provide greater assurance by this amendment.

The Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I want to thank Mr. Reid for that very cogent explanation, because I think it really puts it into perspective.

We on this side of the committee are not arguing about the review process that is being established. Unlike Mr. Benjamin, we have faith in the CTC. We are simply arguing about the timing. We are arguing about it because it is very interesting. It is perhaps more than a coincidence that the contribution to constant costs that is incorporated into this bill, at least over the first four-year period, is pretty well equal to the increase in producer costs in the new freight rate regime. The two are tied together, and I think that is what is significant. If there are some doubts about it, perhaps the contribution to constant costs, in terms of the provision of those funds to the railways, should be foregone for a three-year period until the review process is completed. Thereby, the producers could be relieved

[Translation]

La raison pour laquelle cet amendement a été présenté, c'est tout simplement que, même si le projet de loi même correspond assez aux recommandations du rapport Gilson, nous réalisons l'ampleur des inquiétudes à l'intérieur et à l'extérieur du Comité quant à la nature réelle, actuelle et future, de ces coûts et nous avons également réalisé que la détermination des coûts par la C.C.T. ne fera pas non plus l'unanimité.

Nous avons décidé que pour protéger au mieux les gens et les producteurs en cause, nous instituerions un processus d'examen des plus poussés. Je crois qu'il est évident que le gouvernement avait l'intention de mener suffisamment d'études pour être au-dessus de tout reproche, pour s'assurer que tout ce qui laisse le moindre doute fasse l'objet d'un examen dans les plus brefs délais.

Un autre facteur dont nous croyons tenir compte, c'est l'institution d'un nouveau régime, qui crée beaucoup d'incertitudes, et nous pourrions désirer apporter de nombreux changements après trois ou quatre ans de ce régime. Vous avez le choix, vous pouvez tenter de l'étudier dans trois ou quatre ans lorsque le système sera implanté ou vous pouvez le suivre dès le départ.

Nous avons en quelque sorte adopté la théorie du suivi dès le départ et je crois que c'est ce qui motive le présent amendement.

Il y a un autre facteur. Seulement en voyant les écarts que nous avons, et je les ai devant moi, si la situation est telle que les experts-conseils ne peuvent même pas s'entendre sur leurs données de départ et sur leurs définitions, je crois alors que le concept de la détermination des coûts ferroviaires n'a pas encore atteint un niveau qui puisse tous nous satisfaire. Je crois que c'est M. Banks qui a relevé que la C.C.T. et le gouvernement canadien étaient probablement au premier plan mondial dans l'élaboration de formules efficaces de détermination des coûts.

Fondamentalement, cet amendement tient compte de ces facteurs et c'est la voie que nous voulons suivre. Je crois que nous désirons éliminer les doutes dans l'esprit des gens. Nous ne voulons pas créer plus d'incertitudes, nous tentons d'offrir de meilleures garanties grâce à cet amendement.

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, je tiens à remercier M. Reid pour cette explication tout à fait pertinente, car je crois qu'elle replace la question dans son contexte.

De notre côté du Comité, nous ne remettons pas en question le processus d'examen qu'il est question d'instituer. Contrairement à M. Benjamin, nous faisons confiance à la C.C.T. Nous nous intéressons simplement à l'écnancier, parce que nous le trouvons très intéressant. Il ne s'agit peut-être pas d'une coïncidence que la contribution aux coûts fixes intégrée au présent projet de loi, du moins pour les quatre premières années, corresponde à peu près à l'augmentation des coûts du producteur dans le nouveau régime de transport. Les deux éléments sont liés et je trouve cela significatif. Si l'on ressent un doute à cet égard, peut-être faudrait-il mettre de côté pendant trois ans la contribution aux coûts fixes, son versement aux sociétés ferroviaires, jusqu'aux conclusions de

[*Texte*]

of that additional producer payment for their freight rates. That was the thrust of our contribution last night.

I want to thank Mr. Reid. I think he certainly has made an excellent explanation and defended the amendment very well.

The Chairman: Mr. Mayer.

Mr. Mayer: Mr. Chairman, just very briefly, I also want to thank Mr. Reid, because he has said precisely what we tried to say last night with the exception that we thought that the producers should be able to forgo a contribution to constant costs for the railways until after the review process. The amendment that Mr. Flis has moved is suggesting that the producers go ahead and make that contribution while the review process is going on. I want to assure the parliamentary secretary, Mr. Chairman, that even though he appears to be hesitant about supporting his motion, I have enough gumption to support the amendment. If he wants somebody to help screw up his courage to do it, I will be prepared to support his amendment, because I think it is a good one. It is essentially the same thing we did last night.

The Chairman: Mr. Mayer . . .

• 2210

Mr. Mayer: If that is of any moral comfort to him, then I say again, I have the gumption to support what I think is a good amendment.

An hon. Member: Any more accolades for Mr. Reid?

The Chairman: Mr. Mayer, after thanking Mr. Reid for bringing the discussion back to a rational level, I find it rather strange that you did not follow your own counsel.

In any case, I am glad as well that it has come back to a rational level. I hope it will stay there. I will just add also that there are few of us, I am sure, who have not said something at one time or other in our lives that could come back to haunt us in one context or another.

With that, I will put the motion. All those in favour of the amendment proposed by Mr. Flis, which I have already read?

Amendment agreed to.

The Chairman: Agreed—unanimously.

I think that concludes our amendments for Clause 38. Shall Clause 38 . . .

Mr. Mazankowski: No. It is stood, Mr. Chairman, I believe, for at least one reason and that is because of the amendment that is still under consideration by the government, I guess, with regard to the computation of cost of capital, Clause 38.(2) (b). It is with the understanding that if a determination is made on that point before we complete the bill we can deal with that. If not, we will probably have to deal with it at report stage.

Clause 38 allowed to stand.

[*Traduction*]

l'examen. Ainsi, on soulagerait les producteurs de ce paiement supplémentaire dans le tarif de transport qu'ils auraient à payer. C'était le sens de notre intervention hier soir.

Je désire remercier M. Reid. Je crois qu'il a présenté une excellente explication et très bien défendu l'amendement.

Le président: Monsieur Mayer.

M. Mayer: Monsieur le président, très brièvement, j'aimerais également remercier M. Reid, car il a dit exactement ce que nous tentions de dire hier soir, sauf que nous étions d'avis que l'on devrait permettre aux producteurs de ne pas contribuer aux coûts fixes des sociétés ferroviaires jusqu'après le processus d'examen. L'amendement proposé par M. Flis laisse entendre que les producteurs devraient verser une telle contribution pendant que se déroulera l'examen. Je tiens à assurer au secrétaire parlementaire, monsieur le président, que même s'il semble hésiter à appuyer sa proposition, j'ai assez de bon sens pour appuyer l'amendement. S'il a besoin de quelqu'un pour raffermir son courage en ce sens, je serai prêt à soutenir son amendement, car je crois que c'est un bon amendement. C'est fondamentalement la même chose que ce que nous avons fait hier soir.

Le président: Monsieur Mayer . . .

M. Mayer: Si ça peut le réconforter, je le répète, j'ai le courage d'appuyer ce qui me semble être un bon amendement.

Une voix: Y a-t-il encore des éloges pour M. Reid?

Le président: Monsieur Mayer, puisque vous avez remercié M. Reid d'avoir remis la discussion sur un plan raisonnable, il m'apparaît étrange que vous n'ayez pas suivi votre propre conseil.

Quoi qu'il en soit, je suis heureux que la discussion ait repris une tournure raisonnable. Espérons que ça restera le cas. Ajoutons que peu d'entre nous peuvent être sûrs de n'avoir rien dit, à un moment ou à un autre, dont on pourrait se servir pour nous embarrasser plus tard dans un contexte ou un autre.

Cela dit, je vais mettre la motion aux voix. Tous ceux qui sont en faveur de l'amendement proposé par M. Flis et que j'ai déjà lu?

L'amendement est adopté.

Le président: Adopté à l'unanimité.

Je crois que cela met fin à nos amendements à l'article 38. L'article 38 doit-il . . .

M. Mazankowski: Non. Il est réservé, monsieur le président, pour la simple raison que le gouvernement est encore en train de l'étudier, c'est-à-dire le calcul prévu à l'alinéa b) de l'article 38, paragraphe 2, concernant le calcul des coûts en capital. Si cette question est réglée avant la fin de notre étude du projet de loi, nous pourrions en traiter. Sinon, il faudra probablement le faire plus tard au moment du rapport.

L'article 38 est réservé.

[Text]

The Chairman: Shall I call Clause 39?

On Clause 39.

The Chairman: Clause 39, under "Annual Estimation of Variable Costs".

Mr. Benjamin: Mine will be on the next page at line 12, Mr. Chairman.

The Chairman: Yours is the first one.

Mr. Benjamin: Is it now? But it is still 10.00 p.m. Your son wants you to go home. You are expected home, Mr. Chairman.

M. Ostiguy: Monsieur le président.

Le président: Oui monsieur Ostiguy.

M. Ostiguy: Monsieur le président, à l'article 39...

Le président: Non, attendez une minute.

Mr. Benjamin's is the first amendment.

Mr. Mazankowski: Is it in order?

The Chairman: There are no amendments before line 12 on page... wait now, let me double-check.

Mr. Neil: Mine is.

• 2215

The Chairman: Line 7 on page 20, right, all right, that is the first one so far. All right.

Mr. Benjamin: There was one just passed around, amending line 41 page 19.

The Chairman: Line 41 page 19, all right. Right, I am sorry. Mr. Ostiguy, you are the first one.

M. Ostiguy: Monsieur le président, je propose que la version française du paragraphe 39.(1) du projet de loi C-155 soit modifiée en substituant à la ligne 41, page 19, ce qui suit:

pagne agricole, de la dernière année civile ou cam-

Il s'agit donc encore une fois d'ajouter le mot «civile» après les mots «de la dernière année».

Amendment agreed to.

The Chairman: Agreed. Done. Now then, I think Mr. Neil's is the next one. Line 7 on page 20. I am wrong again. Line 43, page 19. Who is moving that one?

Monsieur Tessier.

M. Tessier: Monsieur le président, je propose que le paragraphe 39.(1) du projet de loi C-155 soit modifié par substitution à la ligne 45, page 19, de ce qui suit:

agricoles de 1984-85 et 1985-86, la

Le président: Merci.

And in the English version that is line 43, rather than 45 and it says that sub-clause 39.(1) of Bill C-155 be amended by striking out line 43 on page 19, substituting the following: that for the 1984-1985 crop year and the 1985.

[Translation]

Le président: Dois-je mettre en délibération l'article 39?

Article 39.

Le président: Article 39, «Estimation annuelle des coûts variables».

M. Benjamin: Le mien porte sur la page suivante à la ligne 12, monsieur le président.

Le président: Le vôtre est le premier.

M. Benjamin: Est-ce maintenant? Mais il est encore 22 heures. Votre fils veut rentrer à la maison. On vous attend chez vous, monsieur le président.

Mr. Ostiguy: Mr. Chairman.

The Chairman: Yes, Mr. Ostiguy.

Mr. Ostiguy: Mr. Chairman, on Clause 39...

The Chairman: Wait a second.

Le premier amendement est celui de M. Benjamin.

M. Mazankowski: Est-ce bien l'ordre?

Le président: Il n'y a pas d'amendement avant la ligne 12 à la page... Attendez une minute que je vérifie.

M. Neil: Ca devrait être le mien.

Le président: À la ligne 7, page 20, c'est exact, c'est le premier. Bien.

M. Benjamin: On vient de distribuer un amendement portant sur la ligne 41, page 19.

Le président: Ligne 41, page 19, très bien. Je m'excuse, monsieur Ostiguy, vous êtes le premier.

Mr. Ostiguy: Mr. Chairman, I move that the French version of subclause 39.(1) of Bill C-155 be amended by striking out line 41 on page 19 and substituting the following:

pagne agricole, de la dernière année civile ou cam-

Once again it is a matter of adding the term "civile" after "de la dernière année".

L'amendement est adopté.

Le président: L'amendement est adopté. Je crois que le prochain est celui de M. Neil. Il s'agit de la ligne 7, à la page 20. Je me trompe encore. Il s'agit de la ligne 43, page 19. Qui propose l'amendement?

Mr. Tessier.

Mr. Tessier: Mr. Chairman, I move that sub-clause 39.(1) of Bill C-155 be amended by striking out line 43 at page 19 and substituting the following:

that for the 1984-85 crop year and the 1985-86

The Chairman: Thank you.

Je lis maintenant la version anglaise de l'amendement: And in the English version that is line 43, rather than 45 and it says that sub-clause 39.(1) of Bill C-155 be amended by striking out line 43 on page 19, substituting the following: that for the 1984-1985 crop year and the 1985.

[*Texte*]

Mr. McKnight: Mr. Chairman, does that mean that the 1983-1984 crop year will not be considered as a base year?

The Chairman: Mr. Lefebvre, does that mean that the crop year 1983-1984 will not be considered as a base year?

An hon. Member: It means that we will still be sitting.

Mr. McKnight: And what will 1983-1984 be used for?

It will not be considered a recent year in any review, or is there no review contemplated for 1983-1984?

Mr. D. Lefebvre: In an additional clause, we will take care with the specific amount of any period that falls in the year 1983-1984.

Mr. McKnight: Okay. I will trust you.

The Chairman: Is the amendment agreed?

Some hon. Members: Agreed.

Amendment agreed to.

The Chairman: Agreed, and done. Now then; Mr. Benjamin, you have only been here a few minutes. I thought you had more stamina than that.

The next amendment is Mr. Neil's I believe on page 20, line 7 adding a new paragraph 39.(b).

Mr. Neil: Thank you very much, Mr. Chairman. What we end up with, Mr. Chairman, is a 39.(2)(a) and (b), and we had a discussion about this particular matter under Clause We had a discussion about this particular matter under Clause 38, and Mr. Lefebvre was good enough to give consideration to the matter. And he supplied me with the text of an amendment. I will not discuss it, but simply move it.

• 2220

I move that Bill C-155 be amended by adding (a) after the figure (2) on line 7 and adding a new sub-paragraph 39.(2)(b) after line 17. Clause 39.(2)(b) will read as follows:

the costs referred to in paragraph (a) do not include costs of capital and depreciation in respect of branch line assets provided under the Prairie Branch Line Rehabilitation Program and in respect of railway cars that have not been funded by the railway companies.

The Chairman: Yes, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, Mr. Neil's amendment starts at line what?

Mr. Neil: It starts at line 7.

Mr. Benjamin: And ends up at what line?

The Chairman: The amendment simply adds the letter (a) to make it (2)(a). That is all it does to that paragraph. And then following that paragraph, he adds a new subclause (b).

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I was just asking this now because my amendment—there is a typo in it—starts at line

[*Traduction*]

M. McKnight: Monsieur le président, cela veut-il dire que la campagne agricole de 1983-1984 ne sera plus considérée comme une année de référence?

Le président: Monsieur Lefebvre, voudriez-vous répondre à la question?

Une voix: Cela veut dire que nous siégerons toujours.

M. McKnight: Et à quoi servira l'année 1983-1984?

Est-ce qu'on n'en tiendra pas compte dans la révision ou est-ce qu'une révision n'est pas prévue pour 1983-1984?

M. D. Lefebvre: Un autre article prévoit le montant précis qui relèverait de l'année 1983-1984.

M. McKnight: Très bien, je vous fais confiance.

Le président: L'amendement est-il adopté?

Des voix: Adopté.

L'amendement est adopté.

Le président: C'est réglé. Ça fait seulement quelques minutes que vous êtes là, monsieur Benjamin. Je croyais que vous aviez beaucoup plus d'endurance que cela.

Le prochain amendement est celui de M. Neil, je crois, qui porte sur la page 20, ligne 7. Il s'agit d'ajouter un nouvel alinéa 39.b).

M. Neil: Merci, monsieur le président. Nous aurions des alinéas a) et b) de l'article 39.(2); la question avait déjà été discutée par rapport à l'article précédent. Nous avons discuté de cette question précise à l'article 38 et M. Lefebvre a eu la bonté de se pencher sur la question, pour me rédiger un amendement. Je n'en discuterai pas, je vais simplement le proposer.

Je propose que le projet de loi C-155 soit amendé par l'addition de a) après le chiffre (2) à la ligne 7 et l'addition d'un nouvel alinéa 39(2)b) après la ligne 17. L'alinéa 39(2)b) se lira comme suit:

les coûts mentionnés à l'alinéa a) ne comprendront pas les coûts de l'investissement et de l'amortissement relatifs aux actifs des lignes d'embranchement fournis en vertu du Programme de réfection des embranchements des Prairies et relatifs aux wagons qui n'ont pas été financés par les sociétés ferroviaires.

Le président: Oui, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, à quelle ligne commence l'amendement de M. Neil?

M. Neil: Il commence à la ligne 7.

M. Benjamin: Et à quelle ligne se termine-t-il?

Le président: L'amendement ne fait qu'ajouter la lettre a) pour en faire (2)a). C'est tout ce qui se produit à ce paragraphe, auquel succède un nouvel alinéa b).

M. Benjamin: Monsieur le président, je posais cette question simplement parce que mon amendement commence à la ligne

[Text]

18. It may be covering exactly the same thing as Mr. Neil's. I wonder if I should read it. I do not have a copy of Mr. Neil's amendment.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): It has been circulated.

The Chairman: It starts after Mr. Neil's and it goes beyond Mr. Neil's. Therefore, I would take Mr. Neil's first and then I would allow yours, because the effect of yours would be to wipe out Mr. Neil's anyway.

Mr. Benjamin: It would? Oh. I thought he was trying to do the same thing as I was.

The Chairman: Yes, but you cannot both do it. So if his passes, maybe you will withdraw yours; if you do not, and yours passes, then it wipes his out.

Mr. Lefebvre.

Mr. D. Lefebvre: I have a very small point, Mr. Chairman. In the second line of the amendment just proposed we should have the word "cost" in the singular as opposed to "costs" to be consistent with Clause 38.(2)(c) where we had the "cost".

The Chairman: Yes. Is it agreed that the "s" be stricken?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Now, Mr. Benjamin, do you want to wipe out what you just agreed to?

Mr. Benjamin: I am possibly going a little farther than Mr. Neil, but I am doing it in subclause (3). I will present my amendment, Mr. Chairma . . .

The Chairman: Mr. Benjamin, just a minute until I read this again, will you?

Mr. Benjamin: Mine says "starting at line 12"; that is incorrect. It starts at line 18.

The Chairman: Yes. But it says to put a period at the end of line 12, which would effectively wipe out the last 5 lines, lines 13 to 17, and also the amendment that we just carried.

Mr. Benjamin: Oh yes. I am sorry. You are right, Mr. Chairman.

• 2225

Certainly what Mr. Neil is trying to do and what I am trying to do, probably in a larger way—I guess I am trying to put into subclause (3) . . . Well, I will present my amendment, Mr. Chairman, and then you can take a reading on it.

I will move that Bill C-155 be amended in Clause 39 by placing a period at the end of line 12 at page 20 and striking out lines 13 to 40 and substituting the following therefor:

(3) The variable cost referred to in subsection (2) shall be estimated by applying the railway price indices as approved by the Commission to the volume-related variable cost of the railway companies for the movement of grain for the most recent base year, adjusted to take into account the difference between the tonnage of grain moved in the most

[Translation]

18, il y a une erreur typographique. Il pourrait toucher le même point que celui de M. Neil. Je me demande si je devrais le lire. Je n'ai pas de copie de l'amendement de M. Neil.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Elles ont été distribuées.

Le président: Il commence après celui de M. Neil et va plus loin. Par conséquent, j'accepterais d'abord celui de M. Neil et le vôtre ensuite, puisque le vôtre aurait comme effet d'éliminer celui de M. Neil de toute façon.

M. Benjamin: Il l'éliminerait? Je croyais que nous visions le même objectif.

Le président: En effet, mais vous ne pouvez pas le faire tous les deux. Si le sien est adopté, peut-être allez-vous retirer le vôtre; sinon, si le vôtre est accepté, il élimine le sien.

Monsieur Lefebvre.

M. D. Lefebvre: Je soulève un point très bref, monsieur le président. À la deuxième ligne de l'amendement juste proposé, le mot «coûts» devrait être «coût» au singulier, pour l'uniformité avec l'alinéa 38(2)c) où le mot «coût» était au singulier.

Le président: En effet. Est-il convenu de mettre «coût» au singulier?

Des voix: Accepté.

Le président: Maintenant, monsieur Benjamin, désirez-vous éliminer ce que vous venez d'accepter?

M. Benjamin: Je vais peut-être un peu plus loin que M. Neil, mais c'est à l'alinéa (3). Je vais présenter mon amendement, monsieur le président . . .

Le président: Un instant, monsieur Benjamin, laissez-moi relire ceci, s'il vous plaît.

M. Benjamin: Mon amendement dit «à partir de la ligne 12». C'est inexact, c'est à partir de la ligne 18.

Le président: Très bien. Mais votre amendement prévoit un point à la fin de la ligne 12, ce qui en fait éliminerait les cinq dernières lignes, de 13 à 17, ainsi que l'amendement que nous venons d'adopter.

M. Benjamin: Mais oui. Je m'excuse. Vous avez raison, monsieur le président.

Certainement ce que M. Neil tente d'accomplir et ce que je tente d'accomplir, dans un sens plus large, je veux inclure le dans le paragraphe (3)—je présente mon amendement, monsieur le président et vous pouvez le voir.

Je propose que l'article 39 du projet de loi C-155 soit modifié en plaçant un point après le mot «grain» à la ligne 15 et en supprimant les lignes 16 à 45 et en les remplaçant par ce qui suit:

(3) Les coûts variables visés au paragraphe (2) sont estimés par application de l'indice des prix ferroviaires approuvés par la Commission aux coûts variables afférents au volume supportés par les compagnies de chemin de fer pour les mouvements du grain effectués pendant la dernière année de référence, rajustés en fonction de la différence

[Texte]

recent base year and the tonnage of grain that in the estimation of the Administrator will be moved in the next crop year.

Mr. Chairman, by way of explanation, it would then require that interest and depreciation expense of branch lines would have to be apportioned among traffic rather than charged solely to grain transport; in other words, apportioned amongst all traffic.

The bill as written includes in the cost of hauling grain the total cost of capital and depreciation costs of so-called grain-dependent branch lines, even though other traffic is hauled on those lines.

The Chairman: Mr. Benjamin, may I interrupt you for a minute? The only way we can deal with your amendment now is by your removing from the introductory part to it the words "by placing a period at the end of line 12 at page 20 thereof and", because we have just amended subclause (2) by making it subclause (2)(a) and adding a (b). If you do it the way it is written here, I will have to rule it out of order, because it would negate what we have just done and because it would also wipe out the new paragraph (b).

Mr. Benjamin: All right.

The Chairman: So if you remove those words after "39 by" over to "and", in the next line, then we can deal with your amendment.

Mr. Benjamin: In other words, you mean if I just commence at line 18.

The Chairman: Yes.

Mr. Benjamin: All right, Mr. Chairman, I will do that, except I think I might have to make my amendment then read: "striking out lines 18 to 40 and substituting the following therefor"—and I will rely on your advice, or anyone else's—and say (3). I would now have to say . . .

The Chairman: Subclause (2)(a), in the preamble.

Mr. Benjamin: Yes, but also start off with the words "except the variable cost referred to in subsection (2)(a)".

It might also be (a) and (b). We now have a (2)(a) and a (2)(b), right?

The Chairman: Okay, go ahead.

Mr. Benjamin: "Except the variable costs referred to in subsection (2) shall be estimated by", etc., etc.

The Chairman: All right, it is moved by Mr. Benjamin that Bill C-155, An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof, be amended in Clause 39 by striking out lines 18 to 40 and substituting the following therefor:

except the variable cost referred to in subsection (2) shall be estimated by applying the railway price indices as approved by the Commission to the volume-related variable costs of the railway companies for the movement of grain for the

[Traduction]

entre les mouvements du grain, en tonnes, effectués pendant la dernière année de référence et les mouvements du grain en tonnes, qui selon l'estimation de l'administrateur, seront effectués pendant la campagne agricole suivante.

Monsieur le président, pour expliquer, il faudra attribuer l'intérêt et les frais de dépréciation des embranchements selon la circulation plutôt que selon le transport du grain seul, c'est-à-dire, répartis dans toute la circulation.

Le projet de loi, tel que rédigé, inclut dans le coût du transport du grain le coût total des frais d'immobilisation et de répréciation des embranchements qualifiés de tributaires du transport du grain, même d'autres marchandises sont transportées sur ces embranchements.

Le président: Monsieur Benjamin, puis-je interrompre pour un instant? La seule façon de traiter de votre amendement serait de retirer de son introduction les mots en plaçant un point après le mot «grain» à la ligne 15 parce que nous venons de modifier le paragraphe (2) en en faisant le paragraphe (2)(a). Si vous le faites de la façon qui est indiquée ici, je devrai déclarer que ce n'est pas dans la règle, parce que cette modification annulerait ce que nous venons de faire et le nouvel alinéa (b).

M. Benjamin: D'accord.

Le président: Si vous retirez ces mots «39» par «et» dans la ligne suivante, nous pouvons examiner votre amendement.

M. Benjamin: Vous voulez dire, si je commence à la ligne 21?

Le président: Oui.

M. Benjamin: Très bien. C'est ce que je vais faire, sauf que je puis modifier mon amendement comme suit: en supprimant les lignes 20 à 45 et en y substituant ce qui suit—je me fie à vos conseils ou à ceux d'autres.

Le président: Alinéa (2) (a) dans le préambule.

M. Benjamin: Oui. Mais commençons par les mots «sauf les coûts variables visés à l'alinéa (2)(a)».

Cela pourrait aussi être (a) et (b). Nous avons maintenant un alinéa (2)(a) et un alinéa (2)(b).

Le président: D'accord.

M. Benjamin: «sauf les coûts variables visés au paragraphe (2) sont estimés», etc.

Le président: D'accord, il est proposé par M. Benjamin que le projet de loi C-155, une loi visant à faciliter le transport, la manutention et l'expédition du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence, soit modifié à l'article 39 en supprimant les lignes 21 à 45 et en les remplaçant par ce qui suit:

Sauf les coûts variables visés au paragraphe (2) sont estimés par application de l'indice des prix ferroviaires approuvé par la Commission aux coûts variables afférents au volume auppôtés par les compagnies de chemin de fer pour les

[Text]

most recent base year, adjusted to take into account the difference between the tonnage of grain moved in the most recent base year and the tonnage of grain that in the estimation of the Administrator will be moved in the next crop year.

• 2230

Amendment negated.

Mr. Mayer: Mr. Chairman, I have an amendment I would like to move here that, if it is accepted, I guess, will be Clause 39.(3). If I could ask the officials . . .

The Chairman: At line 18?

Mr. Mayer: Originally it would have been at line 7, but we subsequently moved to make a new subclause (2) under Clause 39, so this would now . . . I think it is an appropriate place to do it—come in preceding what is listed in the bill I have in front of me at Clause 39.(2).

The Chairman: I cannot tell you until I see it.

Mr. Mayer: I have only one copy.

The Chairman: Okay, read it.

Mr. Mayer: Mr. Chairman, let me ask the officials a couple of questions first. On April 30 each year there are two things that happen in the mechanism that sets the rates: the CTC makes the final adjustment to the freight rate for the upcoming crop year—and we went through that this afternoon . . .

The Chairman: Right.

Mr. Mayer: —and at the same time the CTC determines the actual volume of grain moved in the preceding crop year. So on April 3, for instance, let us say next year, in 1984, they would determine and, I assume, announce or somehow have available the actual volume of grain moved in the preceding year.

My thinking is that that kind of information should be available and they should be able to put it out prior to April 30. I would think if the crop year ends on August 1 there should be no reason why that kind of information should not be available, let us say, by December 31—if you follow what I am saying.

The amendment I would like to move would have the effect of separating those two items of information, one of them the actual volume of grain moved in the preceding crop year, the other the final adjustment that is made by the CTC for the upcoming crop year. It seems to me that if we could do that it would separate the two not only in the producer's mind but in everybody's mind. I think it would lead to less confusion and more explicit information, as far as the producer is concerned, with regard to what he actually should have paid in the preceding crop year and what he is going to be paying in the upcoming crop year.

Mr. Chairman, if you want to read my amendment . . .

[Translation]

mouvements du grain effectués pendant la dernière année de référence, rajustée en fonction de la différence entre les mouvements du grain, en tonnes, effectués pendant la dernière année de référence et les mouvements du grain, en tonnes qui, selon l'estimation de l'administrateur, seront effectués pendant la campagne agricole suivante.

L'amendement est rejeté.

M. Mayer: Monsieur le président, je voudrais proposer un amendement qui, s'il est accepté, serait le paragraphe 39.(3). Si je puis demander aux fonctionnaires . . .

Le président: À la ligne 18?

M. Mayer: Cela aurait été à la ligne 9 mais nous avons décidé par la suite de créer un nouveau paragraphe (2) dans l'article 39. Ce serait un bon endroit, avant ce qui se trouve dans l'article 39.(2).

Le président: Je ne puis pas vous le dire à moins de le voir.

M. Mayer: Je n'en ai qu'un exemplaire.

Le président: Lisez-le, alors.

M. Mayer: Monsieur le président, permettez-moi de poser quelques questions aux fonctionnaires tout d'abord. Le 30 avril de chaque année, deux événements se passent en ce qui a trait au dispositif d'établissement des taux: la CCT fait un rajustement final au taux du transport pour la campagne agricole qui suivra—ce que nous avons constaté cet après-midi . . .

Le président: D'accord.

M. Mayer: . . . et la CCT détermine en même temps la quantité effective de grain qui a été transportée durant la campagne agricole précédente. Le 3 avril, par exemple, de l'année prochaine, soit 1984, elle détermine le volume de grain qui a été transporté l'année précédente et l'annonce en public.

Je crois que ce genre de renseignements devrait être disponible avant le 30 avril. Si la campagne agricole se termine le 1^{er} août, il n'existe aucune raison de ne pas mettre cette information à la disposition du public avant le 31 décembre, par exemple.

L'amendement que je veux proposer aurait l'effet de distinguer entre ces deux genres de renseignements, soit la quantité de grain effectivement transportée durant la campagne agricole terminée et le rajustement final qui est effectué par la CCT en fonction de la campagne agricole suivante. Il me semble que cette initiative permettrait de faire une distinction entre les deux non seulement dans l'esprit des producteurs mais aussi dans l'esprit de tout le monde. Il y aurait, à mon avis, moins de confusion et des informations plus précises pour le producteur qui saurait ce qu'il aurait dû payer durant la campagne agricole précédente et ce qu'il aura à payer lors de la campagne agricole suivante.

Monsieur le président, si vous voulez bien lire mon amendement.

[*Texte*]

The Chairman: You cannot do it where you want to do it, because we have already amended that subclause, therefore we cannot go back and amend it again. You could do it as a Clause 39.(2)(c), perhaps, if you put it after the (b) that Mr. Neil just had accepted, but it would have to be Clause 39.(2)(c).

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, it really fits in subclause (2), though, does it not?

The Chairman: It is still part of subclause (2).

Mr. Mazankowski: I see. I am sorry. Okay.

The Chairman: It is moved by Mr. Mayer that Bill C-155 be amended by adding a new Clause 39.(2)(c) at line . . .

Mr. Mayer: Whatever the line would be now.

The Chairman: We will have to figure that out. We do not know. It would be Clause 39.(2)(c):

(c) on or before December 31, the Commission shall determine and publish the actual volume of grain moved in the preceding crop year and shall publish the amount by which the rates for the next crop year shall be increased or decreased to reflect any difference that existed between the revised grain tonnage forecast and the actual volume of grain moved in the preceding crop year.

Mr. Mayer: I apologize, Mr. Chairman, for not having copies available. I think it would have certainly facilitated the discussion if I had done that.

• 2235

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): I think want you want to do is shoot those officials who make wrong forecasts.

Mr. Mayer: No, no. That is not the intent at all. The information, as I understand it, should be available long before April 30; and if it is available, I am suggesting that the sooner it is put out and made public, the better. I do not think that causes any kind of problems at all, as far as procedure is concerned.

Can the officials from the department see if there is anything that would cause a problem?

Mr. Kroeger: Reading the amendment, Mr. Mayer does appear to be clear about the point that you only change freight rates on August 1. So I think he is probably right that somewhere around the end of a calendar year you have your actual data on the amounts of grain that moved.

My reading of this is that it would be technically possible to recalculate what the freight rate should have been for the preceding crop year, and I suppose that figure could be published. I guess the only question in my mind is whether this extra step is one more calculation the commission would have to do during the annual cycle—whether this extra step would contribute very much, because the information would become available in April, and I was not clear what the benefit would be of having that information out in advance, on December 31, as opposed to April 30.

[*Traduction*]

Le président: Vous ne pouvez pas réaliser votre objectif de cette façon, parce que nous venons de modifier ce paragraphe; nous ne pouvons pas y retourner et le modifier de nouveau. Vous pourriez modifier l'article en proposant un alinéa 39.(2)c), si vous le faites après l'alinéa b) que M. Neil vient d'accepter. Mais il faut que ce soit l'alinéa 39.(2)c).

M. Mazankowski: Monsieur le président, ce serait juste au paragraphe (2), n'est-ce pas?

Le président: Ce ferait encore partie du paragraphe (2).

M. Mazankowski: Je vois.

Le président: Il est proposé par M. Mayer que le projet de loi C-155 soit modifié en ajoutant un nouvel alinéa 39.(2)c) à la ligne . . .

M. Mayer: N'importe.

Le président: Nous ne savons pas. Il s'agirait de l'alinéa 39.(2)c):

c) au plus tard le 31 décembre, la Commission établira et publiera les quantités de grain effectivement transportées durant la campagne agricole terminée et publiera le montant selon lequel le taux pour la campagne agricole suivante augmentera ou diminuera pour indiquer la différence qui peut exister entre les quantités en tonnes estimées et révisées et la quantité de grain effectivement transportée durant la campagne agricole précédente.

M. Mayer: Je regrette, monsieur le président, de n'avoir pas de copie. Cela aurait facilité la discussion.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Je crois qu'il faudra fusiller les fonctionnaires qui font des prévisions inexactes.

M. Mayer: Non, ce n'est pas mon intention du tout. À mon sens, l'information devrait être connue avant le 30 avril; si elle est disponible, elle devrait être publiée le plus tôt possible. Je ne crois pas que cela puisse causer des problèmes du point de vue de la procédure.

Les fonctionnaires du ministère voient-ils des problèmes?

M. Kroeger: En lisant l'amendement, on constate que M. Mayer croit qu'on ne modifie les taux de transport que le 1^{er} août. Il a probablement raison quand il dit qu'à la fin de l'année financière, on possède des données précises sur les quantités de grain qui ont été transportées.

Je crois qu'il est possible, sur le plan technique, de calculer de nouveau ce que le taux aurait dû être pour la campagne agricole terminée et qu'on pourrait publier ces données. Je me demande si ce calcul n'est pas un autre calcul que la commission sera tenue de faire durant le cycle annuel et si cette initiative supplémentaire aiderait beaucoup, puisqu'on obtient cette information en avril. Je ne vois pas quel avantage on aurait à connaître ces renseignements bien en avance, soit le 31 décembre, plutôt que le 30 avril.

[Text]

Mr. Mayer: First of all, I do not think it is an extra step; it is just moving the step forward by four months. You would have to do it on April 30 anyway. And if the Wheat Board is in a position to make final payments very soon in the new year, based on the actual volume and everything else that has been moved, I fail to see that there should be any problem with that kind of figures being available on actual grain moved by the end of the year. So I do not see it as an initial step at all. Unless I am wrong, all I see is moving those calculations forward by four months.

The Chairman: Dr. Heads.

Mr. Heads: Mr. Chairman, I have three comments I would like to make on Mr. Mayer's suggestion.

The first one is that the estimate of the amount of grain moved is of course made by the administrator and not by the Canadian Transport Commission. So to do the calculation that you are requesting by that date, we in the commission would be dependent upon getting the accurate figure from the administrator by that date, and I am not certain that he would have it by then.

My second concern is that I am not quite sure how much extra information producing this data by the end of December would add to the system, because before you would know what the freight rates were going to be in the crop year beginning August 1, following that December 31, you would have to have a further estimate of the amount of grain being moved in the then current crop year, and adjust for that. One would also have to do the cost forecasting exercise.

I think my third concern about this, Mr. Mayer, is quite frankly that we are trying in the commission to be responsive to all the demands made upon us. I feel that if we have too many deadlines imposed upon us, inevitably, and with the best will in the world, we are going to start missing some deadlines. I suppose, bluntly, I am not really convinced that the benefit of this information is worth the extra work that it is going to impose.

• 2240

Mr. Mayer: Mr. Chairman, let me ask the officials, if I may, what additional information or work would be required to go ahead, as the bill is presently constituted, whereby the CTC determines the actual volume of grain moved in the preceding crop year on April 30 following the close of the crop year.

All I am asking to happen is that we move that date forward by a minimum of four months. I am saying I realize that you have to get those figures from the administrator, but surely if the Wheat Board can close out its pools and have available the final payment by the beginning of a new calendar year, that information long has to be available, and there should really be no problem.

What I am suggesting is that by doing that, you at least put the producers in a position to know what, in fact, they should have paid for the movement of the grain in the preceding crop year.

[Translation]

M. Mayer: Tout d'abord, je ne crois pas que c'est une initiative supplémentaire. Il ne s'agit que de déplacer la date de quatre mois. Vous devez le faire au plus tard le 30 avril, de toute façon. Si la Commission canadienne du blé peut faire les versements finaux de très bonne heure durant la nouvelle année, d'après les quantités effectives, je ne vois pas comment on créerait un problème en fournissant les données sur le grain qui a été effectivement transporté avant la fin de l'année. Je ne vois pas comment il peut s'agir d'une initiative initiale. A moins que j'aie tort, on ne fait qu'avancer le calcul de quatre mois.

Le président: Monsieur Heads.

M. Heads: Monsieur le président, je voudrais faire trois commentaires sur la proposition de M. Mayer.

Premièrement, c'est l'administrateur et non la Commission canadienne des transports qui estime le mouvement du grain. Pour faire le calcul que vous demandez avant cette date, nous devons, à la commission, obtenir des données précises de la part de l'administrateur à cette date, et je ne sais pas s'il possède ces données à cette date.

Deuxièmement, je ne suis pas certain que les renseignements supplémentaires obtenus avant la fin de décembre pourraient aider le système parce que, avant de connaître les taux pour la campagne agricole commençant le 1^{er} août, après ce 31 décembre, vous devrez avoir une nouvelle estimation de la quantité de grain transportée durant la campagne agricole en cours et faire un ajustement en conséquence. On doit aussi tenir compte du coût de ces prévisions.

Troisièmement, monsieur Mayer, nous tentons, à la commission, de satisfaire à toutes les demandes que nous recevons. Je crois qu'avec la meilleure volonté du monde, si on nous impose trop d'échéances, nous allons manquer certaines de ces échéances. En toute franchise, je dois dire que l'avantage qui peut découler de ce travail ne semble pas justifier les efforts qu'on devra lui consacrer.

M. Mayer: Monsieur le président, permettez-moi de demander aux fonctionnaires quels renseignements supplémentaires faudra-t-il, si le projet de loi est approuvé tel que rédigé, pour que la CCT détermine les quantités de grain effectivement transportées durant la campagne agricole, le 30 avril, suivant la fermeture de la campagne agricole.

Je demande simplement ce qui se passera si nous déplaçons la date d'un minimum de quatre mois. Je me rends compte que vous devez obtenir ces données de l'administrateur mais si la Commission du blé peut fermer ses pools et fournir le versement final au début de l'année civile, cette information est accessible depuis longtemps; il ne devrait pas donc se poser de problème.

Ce faisant, vous permettez aux producteurs de savoir ce qu'ils auraient dû recevoir pour le mouvement du grain effectué durant la campagne agricole terminée.

[Texte]

Mr. Farquhar, Mr. Chairman, might answer.

The Chairman: Yes, Mr. Farquhar.

Mr. Farquhar: Mr. Chairman, I would like to make sure I understand exactly what Mr. Mayer is asking for. Mr. Mayer is asking by December 31 for what the actual volume was moved in the preceding crop year, which ended July 31. That is no problem; that will be easy.

The second point you are asking about, what amount of money did producers collectively overpay or underpay in the previous crop year . . .

Mr. Mayer: Yes.

Mr. Farquhar: I think that probably is possible. The one area where I have the difficulty is to apply that to a rate for the future year.

Mr. Mayer: No, I am not asking that. That comes up . . .

Mr. Farquhar: I think that is what is suggested: "shall publish the amount by which the rates," and if you mean collectively, I do not think there is a problem if you mean an individual rate. I think if you suggest what amount globally did producers under- or overpay, and just publish in effect what the final adjustment of dollars is . . . I do not think that is a problem.

Mr. Mayer: Yes, that is fine. I am not asking what each individual producer overpaid, just the global figure, if you will. I cannot see that that is a problem.

Mr. Farquhar: We will have the actual volumes that had moved in the previous year. It is an information thing. I would suggest that may be something that the commission and the administrator . . . As Dr. Heads says, the volume figures, both projected and actual, come from the administrator and not from the CTC.

Mr. Mayer: So you do not see any problem with what I am suggesting in the amendment?

Mr. Farquhar: If we are talking global numbers, no, I do not see the difficulty.

The Chairman: Mr. Lefebvre.

Mr. D. Lefebvre: A small comment, Mr. Chairman.

On whether the information should be published, Mr. Farquhar says it is possible, and I certainly have no objection. One question I would like to raise . . . this is not how much grain was moved. I do not think that has ever been secret. It is information that is readily released when it is made available, and I am just questioning the use of a statute to force things by law that are normally happening and that I am sure will continue to happen.

Mr. Mayer: Mr. Chairman, to settle my own mind, I understand that is what the bill calls for now. The only difference is that it calls for it happening on April 30, and I am suggesting that the same process occur simply four months previous to that. I do not see that I have changed any of that in the amendment. All I am moving is the timeframe.

[Traduction]

M. Farquhar pourrait répondre, monsieur le président.

Le président: Oui, monsieur Farquhar.

M. Farquhar: Monsieur le président, je tiens à savoir exactement ce que M. Mayer veut savoir. M. Mayer veut connaître pas plus tard que le 31 décembre la quantité des mouvements du grain de la campagne agricole précédente. Ce n'est pas un problème.

Vous avez aussi demandé quelle somme d'argent les producteurs, collectivement, paient en trop ou insuffisamment durant la campagne agricole précédente.

M. Mayer: Oui.

M. Farquhar: La chose est possible. J'aurais de la difficulté à donner ces données pour le taux d'une année à venir.

M. Mayer: Ce n'est pas ce que je demande . . .

M. Farquhar: Je crois que c'est cela qu'on recherche. On propose: «publiera le montant selon lequel». Si vous pensez à la collectivité, je ne crois pas qu'il existe un problème si vous voulez dire un taux individuel. Si vous voulez dire le montant global que les producteurs ont payé en trop ou insuffisamment, et que vous demandez la publication du rajustement final en dollars, il n'y aura pas de problème.

M. Mayer: Très bien. Je ne demande pas de savoir quel montant chaque individu a versé en trop mais seulement un chiffre global. Je n'y vois aucun problème.

M. Farquhar: Nous aurons les chiffres ou les quantités qui ont été effectivement transportées au cours de l'année précédente. C'est une question d'information. A mon avis, la Commission et l'administrateur pourraient . . . Comme le Dr. Heads le dit, les données sur les quantités, tant prévues qu'effectives, proviennent de l'administrateur et non pas de la CCT.

M. Mayer: Vous ne voyez donc pas de problème dans cet amendement?

M. Farquhar: Si nous parlons de données collectives, je ne vois pas de difficulté.

Le président: Monsieur Lefebvre.

M. D. Lefebvre: Un petit commentaire, monsieur le président.

M. Farquhar dit qu'il est possible de publier cette information et je ne m'objecte aucunement. Je voudrais cependant poser une question. Il ne s'agit pas des quantités de grain. Cette information n'a jamais été secrète. C'est un genre de renseignements qui peut être publié dès qu'il est disponible. Je me demande simplement si on doit contraindre par statut ce qui se passe normalement et qui va continuer de se passer.

M. Mayer: Monsieur le président, je comprends bien que c'est là ce que le projet de loi prévoit. La seule différence est que le projet de loi prévoit que cela se passera le 30 avril et je propose que le même procédé s'effectue quatre mois plus tôt. Je n'ai rien changé de cela dans mon amendement. Je déplace tout simplement le calendrier.

[Text]

The Chairman: Mr. Kroeger.

Mr. Kroeger: Mr. Chairman, I think to save your committee's time, the short answer is that what Mr. Mayer is proposing is quite feasible, and I do not think it poses any particular legal difficulty if the committee judges that this is a worthwhile step to include in the bill, as opposed to having it happen in the normal course of events, if that is what the administrator and others decide. So I do not think we would raise, from a feasibility point of view, any objection to it.

The Chairman: Let us make a judgment on it.

Mr. Mayer: Just in summary then, Mr. Chairman, what it will do, at least in terms of the dates we were given by the department that would encompass a rate-setting timeframe, is shorten it by, I believe, 10 months. It would go from 30 months from the time the rate was actually suggested on April 30 preceding the crop year—it would then be concluded by December 31 of the following crop year, which would be 12 months plus 8 months, which would be 20 months. I think that would certainly be something that would be advantageous to this bill.

• 2245

The Chairman: Mr. Kroeger.

Mr. Kroeger: To avoid any misunderstanding, I think the period that Mr. Mayer is shortening is 4 months, not 20.

Mr. Mayer: Yes.

Mr. Kroeger: The end of December to the end of April.

The Chairman: Right.

Mr. Mayer: Okay. We will not split hairs on that.

The Chairman: Mr. Farquhar.

Mr. Farquhar: I was just going to suggest for clarification, so it relates back to the wording in the bill, that we simply say "and will publish the amount of the final adjustment".

Mr. Mayer: The amount of . . .

The Chairman: The final adjustment.

Mr. Farquhar: Which is defined in the bill; which is the figure that you, I believe, are after.

Mr. Mayer: Sure; and if you wanted to get the per bushel, you could divide that by the actual volume.

Mr. Farquhar: That would give you an average.

The Chairman: I will have to get the motion back to get the proper wording.

Mr. Lefebvre.

Mr. D. Lefebvre: Mr. Chairman, on the wording, every year on December 1, when you are looking at the next year, you are looking at two things that have to be taken into account in the calculations made by the CTC. It is both the interim and the final adjustment.

Mr. Althouse: I am just a little curious as to what use can be made of this particular information. I do not have it in front of

[Translation]

Le président: Monsieur Kroeger.

M. Kroeger: Monsieur le président, je peux épargner votre temps; pour répondre brièvement à M. Mayer, la proposition est réalisable. Je ne crois pas qu'il existe de problème juridique, si le Comité juge que c'est là une initiative utile qu'on doit inclure dans le projet de loi au lieu de laisser les circonstances faire leur propre jugement. Je ne crois pas que nous soulevions d'objections sur le plan de la faisabilité.

Le président: Jugeons de cette question.

M. Mayer: En résumé, monsieur le président, nous raccourcirions de 10 mois l'horaire de l'établissement des taux fourni par le ministère. Ce barème vaudrait à partir de 30 mois de la date à laquelle le barème serait proposé le 30 avril précédant la campagne agricole jusqu'au 31 décembre de la campagne agricole suivante, soit 12 mois plus 8 mois donc 20 mois. Je crois que cela serait à l'avantage du projet de loi.

Le président: Monsieur Kroeger.

M. Kroeger: Pour éviter tout malentendu, je crois que la période que M. Mayer veut raccourcir est de quatre mois, non de 20 mois.

M. Mayer: Oui.

M. Kroeger: De la fin de décembre à la fin d'avril.

Le président: Juste.

M. Mayer: Très bien. N'argumentons pas à ce sujet.

Le président: Monsieur Farquhar.

M. Farquhar: J'allais proposer, pour fin d'éclaircissement, puisqu'on parle du texte du projet de loi, de dire simplement, «et publiera le montant du rajustement final».

M. Mayer: Le montant . . .

Le président: Le rajustement final.

M. Farquhar: . . . qui est défini dans le projet de loi; c'est cela que vous cherchez, n'est-ce pas?

M. Mayer: Certainement; et si vous voulez savoir le montant par boisseau, vous divisez cela par la quantité effective.

M. Farquhar: Cela vous donnerait une moyenne.

Le président: Je dois obtenir le texte exact de la proposition.

Monsieur Lefebvre.

M. Lefebvre: Monsieur le président, en parlant du texte, le 1^{er} décembre de chaque année, quand vous envisagez l'année suivante, vous pensez à deux facteurs dont la C.C.T. doit tenir compte en effectuant ses calculs. Il s'agit du rajustement provisoire et du rajustement final.

M. Althouse: Je suis curieux de savoir à quoi servira cette information en particulier. Je ne l'ai pas en mains; il est donc

[Texte]

me, so it is hard always to catch the full impact of it, but it seems to me that we are dealing with a figure that would tell, plus or or minus, whether we have overpaid or underpaid our freight bill. Who would use this information? What use is it to have it four months ahead of the end of March?

Does Mr. Mayer see it sometimes being used, for instance, if there is an overpayment or an underpayment, to compute your final year-end review for tax purposes? Is it going to be used for planning purposes? Is there an advantage in knowing by the end of December rather than the end of March, since there will not be anybody making any big cropping plans in those three months?

If there is an extra cost, I just want to know what the advantages are.

The Chairman: So would I, so we can decide whether or not to put the motion.

Mr. Mayer: Mr. Chairman, very simply, I do not think it really would involve any of the things that Mr. Althouse refers to, although it might if the discrepancy were very large, because you would know then that likely your freight rate for the coming year could decline. What I see it doing is compartmentalizing the freight rates around a crop year.

It just seems to me that if you run eight months past the end of a crop year before you are aware of what kind of rates you actually should have paid in the preceding crop year, the whole thing gets run together in a great big amorphous mass that is hard to determine.

I cannot see that there is any additional work to be done. It just means that it is done a little sooner than the bill calls for. It just allows producers a better handle on assessing what kind of costs they should have paid for moving grain in the previous crop year. It just, to my mind, focuses you more on what you should have paid during that crop year when you were shipping grain. It is as simple as that.

The Chairman: Mr. Kroeger.

Mr. Kroeger: Just one additional comment, Mr. Chairman, so the committee is clear on what is involved.

• 2250

Our expectation was that of the two adjustments, by far the biggest would be the so-called interim adjustment. You make your forecast in February and your crop year starts in August; then the following winter the administrator knows how much grain was grown, and he has a very accurate idea of the discrepancy between what he had forecast and what the actual is going to be. He then supplies the data to the commission to make the interim adjustment; and then the final adjustment is probably in the nature of fine-tuning. If I had to attach figures to it, I would say that if you were 50¢ a tonne out on the freight rate, you would probably collect 40¢ or 45¢ of that on the interim and maybe 5¢ or 10¢ on the final. And the amendment as we read it applies only to the final.

[Traduction]

difficile de comprendre son incidence. Il me semble qu'il s'agit d'une donnée qui indiquerait si nous payons en trop ou insuffisamment la facture du transport. Qui utiliserait cette information? A quoi servira-t-il de l'obtenir quatre mois avant la fin de mars?

M. Mayer voit-il que cette information est utilisée par exemple, en cas de paiement en trop ou de paiement insuffisant, pour calculer des affaires pour fins fiscales? Servira-t-elle à des fins de planification? Existe-t-il un avantage à savoir à la fin de décembre plutôt qu'à la fin de mars puisque personne ne fera de plans de campagne agricole durant ces trois mois?

Si elle donne lieu à des frais supplémentaires, je veux savoir quels en seront les avantages.

Le président: Moi de même, afin de savoir si nous devons mettre la proposition aux voix.

M. Mayer: Monsieur le président, je ne crois pas que cette initiative donnera lieu à toutes ces choses dont M. Althouse parle, bien que si les écarts sont exagérés, on voudra savoir si les taux de l'année suivante baisseront. Ce que je veux, c'est de fixer les taux selon une campagne agricole.

Il me semble qu'il est difficile de planifier si vous passez huit mois après la fin d'une campagne agricole sans savoir le taux que vous auriez dû acquitter pour la campagne agricole précédente.

Je ne vois pas comment cette initiative causerait du travail supplémentaire. Le travail devra être effectué un peu plus tôt que le prévoit le projet de loi. Les producteurs pourront évaluer le genre de coûts auxquels ils devront faire face pour le transport du grain de la campagne agricole précédente. À mon avis, vous saurez ce que vous devrez avoir payé durant cette campagne agricole quand vous expédiez du grain. C'est aussi simple que cela.

Le président: Monsieur Kroeger.

M. Kroeger: Un petit commentaire, monsieur le président, de façon que le Comité sache bien de quoi il s'agit.

Nous nous attendons que, des deux rajustements, le plus grand soit le rajustement provisoire. On fait les prévisions en février et la campagne agricole commence en août; l'hiver suivant, l'administrateur sait combien de grain a été récolté; il a une bonne idée de l'écart entre ses prévisions et la quantité effective. Il fournit alors les données à la Commission aux fins d'effectuer le rajustement provisoire; il s'agit alors de régler le rajustement final. Si je devais fournir des chiffres, je dirais que si l'écart était de 50c. la tonne selon le taux, vous recevriez probablement 40c. ou 45c. dans le rajustement provisoire et de 5c. à 10c. dans le rajustement final. L'amendement, tel que rédigé, ne s'applique qu'au rajustement final.

[Text]

Mr. Mayer: Yes; because when the interim is being made, you are still in the current crop year.

Mr. D. Lefebvre: In the current crop year, you are in, say, February or March, when you make your estimation, and you add or subtract, so you estimate that for next year the cost would be so much and the revenue would be so much. Now you have to add or subtract the amount by which you think your forecast for the current crop year will be different. Again, if you have a failure, the major adjustment is there. The interim adjustment will be made only at the last minute, just before the CTC has to set the rate for the coming crop year. So if you advance this to December, you really do not know how much for the following crop year the CTC will take into account of adjustments for the current crop year and the past crop year that will be built into the rate for coming crop year. You do not know that until they know the amount of the interim adjustment.

Mr. Mayer: Yes, but I think we are mixing up years here. The interim adjustment is made during the crop year. That is almost by definition: "interim" means "in the term".

Mr. D. Lefebvre: Exactly.

Mr. Mayer: What I am talking about is the final adjustment after the crop year is completed.

Mr. Kroeger: I am sorry, the interim adjustment is not made during the crop year. The interim adjustment is determined during the crop year and applies on August 1 of the next crop year. You never change a freight rate from August 1 to July 31. So you determine it in the winter, and you publish the rate at the end of April, and it takes effect the following August.

Mr. Mayer: Yes, I realize this. But really, all the amendment intends to do is move the determination of the actual volume of grain and the final adjustment, whether it be up or down, forward by four months. So as I said, you can make it easier to associate the information that is available with the crop year that it is derived from. That is simply what it does.

I have thought about it a fair amount and have talked with people in the trade. I do not see that there really is a problem in having that information available four months sooner than the bill calls for.

Mr. Kroeger: No, it is technically feasible.

The Chairman: Can we have the amendment back, then, please?

Mr. Althouse.

Mr. Althouse: A supplementary question to the officials.

When you have operated with a particular rate during a crop year, what sorts of adjustments are built into the system to take into account large volumes in store at the end of the crop year, as opposed to very small volumes in store? What I am having trouble with is when the grain is delivered and the

[Translation]

Mr. Mayer: Oui, parce que lorsque le rajustement provisoire est effectué vous êtes encore dans la campagne agricole courante.

Mr. D. Lefebvre: Dans la campagne agricole courante... Disons, février ou mars, quand vous effectuez votre estimation, et vous ajoutez ou soustrayez; enfin vous estimez que pour l'année à venir votre coût sera tel et votre revenu tel. Vous additionnez ou soustrayez le montant selon lequel, selon votre estimation, votre prévision sera différente des chiffres effectifs. Si vous subissez un échec, le rajustement est là. Le rajustement provisoire n'est effectué qu'à la dernière minute, avant que la CCT n'ajuste le taux de la campagne agricole suivante. Si vous avancez ces données au mois de décembre, vous ne savez pas vraiment le montant que la CCT fera entrer en ligne de compte pour calculer le rajustement de la campagne agricole courante et de la campagne agricole précédente qui fera partie du taux de la campagne agricole suivante. Vous ne le savez pas tant qu'ils ne connaîtront pas le montant du rajustement provisoire.

Mr. Mayer: Oui, mais nous mêlons les années, je crois. Le rajustement provisoire est effectué durant la campagne agricole. C'est la définition: provisoire.

Mr. D. Lefebvre: Exactement.

Mr. Mayer: Je parle du rajustement final qui est effectué après que la campagne agricole est terminée.

Mr. Kroeger: Je regrette, mais le rajustement provisoire n'est pas effectué durant la campagne agricole. Il est déterminé durant la campagne agricole et il s'applique le 1^{er} août à la campagne agricole suivante. Vous ne changez pas un taux de transport du 1^{er} août au 31 juillet. Vous l'établissez durant l'hiver et vous publiez le taux à la fin d'avril, et ce taux entre en vigueur au mois d'août suivant.

Mr. Mayer: Je me rends compte de ce fait. Mais l'amendement a pour objet simplement d'avancer, de quatre mois, la date de la détermination de la quantité effective de grain et du rajustement final, qu'il soit en hausse ou en baisse. Comme j'ai dit, il est plus facile de relier l'information qui est disponible pour l'année de récolte dont elle parle. C'est tout simplement son effet.

J'y ai pensé beaucoup et j'ai parlé avec des gens du métier. Je ne vois pas comment on créerait un problème en fournissant cette information quatre mois plus tôt que ne le stipule le projet de loi.

Mr. Kroeger: C'est possible sur le plan technique.

Le président: Pouvons-nous parler de l'amendement, s'il vous plaît?

Monsieur Althouse.

Mr. Althouse: Une question supplémentaire à l'intention des fonctionnaires.

Quand vous avez fonctionné à partir d'un taux particulier pendant une campagne agricole, quels rajustements sont-ils inclus dans le système pour tenir compte des quantités encore en entreposage à la fin de la campagne agricole, par rapport aux petites quantités encore en entreposage? Ce qui

[Texte]

country elevator is charged its freight rate, if it is delivered July 31, it may not actually use the—it may not actually be hauled for several months.

• 2255

How do you make that accounting adjustment? Does that have to be included in your now end-of-the-calendar-year adjustment, or do you have a fund that will carry from one year into the next? Where do you close it off? How do you start it up again? Do you not have to take into account whether you have a low end-of-the-year volume or a high end-of-the-year volume in setting your rate for the year to follow?

Mr. Kroeger: The problem that Mr. Althouse raises is in fact one that came up in various of our discussions. I do not think we will be able to find a solution to it. It necessarily arises. It does not matter what time of the year you change your freight rate, you always have some grain in store. Mr. Farquhar will have to elaborate on this, but my recollection is that we concluded that the grain companies themselves are going to have to find ways of coping with that kind of problem; that there was not a way of solving it in the statute that we were able to find.

Mr. Althouse: At any rate it will not interfere with your March or your December 31 . . .

Mr. Kroeger: No, it will not.

Mr. Althouse: What proposals do you have by way of a solution to this on behalf of the grain companies?

Mr. Farquhar: The basic conclusion we reached was that in the case of the Wheat Board it would be adjusted through the pool account after the fact. So it would be spread right across all of the producers, whatever potential additional costs there would be. Similarly, the private grain companies would make their own arrangements, but it was simply thought that that is for them to deal with.

Whether you start August 1, June 1, or whenever, you would still have the same problem. It does not make any difference at which time you start. But it is a one-occurrence-only situation.

We looked at different options and discussed it with the Wheat Board and others and this seemed to be about the only way we could see to deal with it in an equitable fashion and to do it through the pool account on a fair basis.

Mr. Althouse: So it keeps your accounts very clean.

Mr. Farquhar: Yes.

The Chairman: You are getting way off the topic here.

Mr. Althouse: I am sorry; it does fit in with the end of the deadline, because . . .

The Chairman: It fits in with the end of the deadline, but I do not know that it fits in with what Mr. Mayer is trying to do with his amendment.

[Traduction]

m'inquiète, c'est quand le grain est livré à l'élevateur et qu'on demande à l'élevateur rural un taux pour le grain qui, s'il est livré le 31 juillet, peut ne pas être utilisé pendant des mois.

Comment faites-vous cet ajustement comptable? Devez-vous l'inclure dans votre ajustement annuel actuel pour la fin de l'année civile ou avez-vous un fonds qui est reporté d'une année sur l'autre? Comment fermez-vous les livres? Comment les ouvrez-vous à nouveau? En établissant votre tarif pour l'année qui vient, ne devez-vous pas tenir compte du fait que le volume de fin d'année est bas ou élevé?

M. Kroeger: Le problème soulevé par M. Althouse en est un qui est ressorti dans diverses discussions que nous avons eues. Je ne pense pas que nous puissions y trouver une solution. C'est un problème qui se pose nécessairement. Peu importe le moment de l'année où vous modifiez vos tarifs de transport ferroviaire, vous avez toujours un certain volume de grain en entrepôt. M. Farquhar devra vous donner plus de précisions, mais si je m'en souviens bien, nous avons conclu que les compagnies céréalieres devraient elles-mêmes trouver des façons de faire face à ce genre de problèmes; que nous n'avons pas pu trouver aucune solution dans la loi.

M. Althouse: De toute façon, cela ne cause pas de problème pour votre échéancier de mars ou du 31 décembre . . .

M. Kroeger: Non, pas du tout.

M. Althouse: Que proposez-vous comme solution à ce problème au nom des compagnies de grains?

M. Farquhar: La conclusion fondamentale à laquelle nous sommes arrivés, c'est que dans le cas de la Commission canadienne du blé, l'ajustement serait apporté au compte commun après coup. L'augmentation serait donc répartie entre tous les producteurs, quels que soient les coûts additionnels possibles. De même, les compagnies de grain privées prendraient leurs propres arrangements, mais on a pensé simplement que ce serait à elles de s'en occuper.

Le problème est le même peu importe la date d'entrée en vigueur, que ce soit le 1^{er} août, le 1^{er} juin ou une autre date. La date d'entrée en vigueur ne change absolument rien au problème, mais c'est une situation qui ne se présente qu'une seule fois.

Nous avons étudié diverses options et nous en avons discuté avec la Commission canadienne du blé et avec d'autres, et il semble que la seule façon de régler la question de façon équitable soit de le faire par le truchement du compte commun.

M. Althouse: De cette façon, vos comptes sont très nets.

M. Farquhar: En effet.

Le président: Vous êtes très loin du sujet.

M. Althouse: Je m'excuse, cela est lié à la fin de l'échéancier, car . . .

Le président: Cela est lié à la fin de l'échéancier, mais je ne crois pas que ce le soit avec le but de l'amendement de M. Mayer.

[Text]

Mr. Althouse: He is trying to get accurate data, and I am trying to find out whether it will in fact be accurate.

The Chairman: His amendment is very specific, however.

Do you have the amendment prepared?

Mr. D. Lefebvre: On the amendment, Mr. Chairman, I have a wording that I think would be acceptable, but I would like to point out that I think it does not achieve the purposes that Mr. Mayer would like it to achieve, for the reason that there are two factors that influence the rate for a following crop year other than the actual cost for that crop year, and they are the interim and the final adjustments. The interim adjustment is not known in December; it is known on April 15 only. What you know in December would be the final adjustment that will be taken into account in establishing the rate for the following crop year.

Mr. Mayer: And you also know the amount of the interim.

Mr. D. Lefebvre: But the interim is not known, so it is a misleading figure and does not mean much.

Mr. Mayer: But we are talking about the volume for the preceding crop year, not the volume for the year we are in.

Mr. D. Lefebvre: That is right. That is what this would do. But I am saying that the volume of the year you are in also has an effect on the rate for the following crop year, because you adjust your estimates on April 15, because then you know almost precisely. So to put the producer in his money as soon as possible . . . You do not have a final figure, because the year goes until August; but on April 15, which is the last minute before you set your rate for the next year, you make a new forecast of volume and make an adjustment.

Mr. Benjamin: Based on the year that you are in.

Mr. D. Lefebvre: Yes, based on the year that you are in; and the bulk of the adjustment will come there.

• 2300

The Chairman: It would be much more easily dealt with if Mr. Mayer were to withdraw what he has already moved and move the amendment with the new wording. Is that agreed?

Some hon. Members: Agreed.

Mr. Mayer: I move that Bill C-155 be amended by adding a new subclause, 39.(2)(c), on page 20, and it would read:

39.(2)(c) On or before December 31 the Commission shall determine and publish the actual volume of grain moved in the preceding crop year and shall publish the amount of the final adjustment that will be taken into account in the setting of the rate for the next crop year.

Amendment negatived.

The Chairman: Clause 39(3).

[Translation]

M. Althouse: Il essaie d'obtenir des données précises et j'essaie de savoir si elles le sont en fait.

Le président: Toutefois son amendement est très précis.

Votre amendement est-il prêt?

M. D. Lefebvre: À ce sujet, monsieur le président, j'ai un libellé qui, je pense, est acceptable, mais je tiens à souligner qu'à mon avis, il n'atteint pas le but recherché par M. Mayer parce qu'il y a deux éléments influençant le tarif pour la campagne agricole suivante en plus du coût réel pour cette campagne agricole et il s'agit de l'ajustement provisoire et l'ajustement final. L'ajustement provisoire n'est pas connu en décembre, mais seulement le 15 avril. Ce que vous avez en décembre, c'est l'ajustement final dont on tiendra compte pour l'établissement du tarif de la campagne agricole suivante.

M. Mayer: Et vous connaissez aussi le montant de l'ajustement provisoire.

M. D. Lefebvre: Mais le montant provisoire n'est pas connu, c'est un chiffre trompeur qui ne veut pas dire grand-chose.

M. Mayer: Mais nous parlons du volume de la campagne agricole précédente et non du volume de la campagne actuelle.

M. D. Lefebvre: En effet. C'est ce qui se passera. Mais je dis que le volume de la campagne actuelle affectera également le barème de la campagne agricole suivante, puisque le 15 avril vous apportez un ajustement à vos prévisions, car à ce moment-là vous savez presque exactement quel sera le volume. Donc, pour que le producteur fasse ses frais le plus tôt possible . . . Vous n'avez pas de chiffre définitif car la campagne ne se termine qu'en août; mais le 15 avril, soit à la veille d'établir vos taux pour l'année suivante, vous établissez de nouvelles prévisions de volume et vous faites un ajustement.

M. Benjamin: En vous basant sur la campagne en cours.

M. D. Lefebvre: Oui, en vous basant sur la campagne en cours, et c'est à ce moment-là que se fera le gros de l'ajustement.

Le président: Ne pensez-vous pas qu'il serait plus facile d'étudier la question si M. Mayer retirait son amendement et que l'on proposait l'amendement avec le nouveau libellé.

Des voix: D'accord.

M. Mayer: Je propose qu'on modifie le projet de loi C-155 en ajoutant un nouvel alinéa 39.(2)(c), à la page 20, qui se lirait comme suit:

39.(2)(c) Au plus tard le 31 décembre, la Commission détermine et publie le volume réel de grain transporté pendant la campagne agricole précédente et publie le montant du rajustement définitif dont on tiendra compte pour l'établissement du tarif de la prochaine campagne agricole.

L'amendement est défait.

Le président: Article 39(3).

[Texte]

[Traduction]

• 2305

Amendment agreed to.

The Chairman: Now, on subclause (4).

Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: I wonder if Dr. Heads could just explain briefly the formula that might be used in determining the saving out of utilization of railway cars not funded. What are the components that go into that?

Mr. Heads: I will try, Mr. Mazankowski.

We have in the base year that we are using, 1981-1982, an indication of the amount of grain that was moved at that time in government hopper cars and in railway-owned boxcars.

Mr. Mazankowski: Could you give the committee some idea of what percentage would be moved by non-railway owned rolling stock and by railway rolling stock?

The Chairman: Mr. Farquhar.

Mr. Farquhar: I do not have a figure at the top of my hat.

The Chairman: Dr. Heads is looking. Do you have it, Dr. Heads?

Mr. Heads: Yes, I think I do, Mr. Chairman. I have the figure here for 1980. In 1980, the percentage of tonnes of grain moved in boxcars was 47.1% for CN and 48.4% for CP.

Mr. Mazankowski: That is boxcars. Is that boxcars and railway-owned hoppers, or do they not use hoppers?

Mr. Heads: They have certainly, in the last year, used some of their own hopper cars. I do not think they were doing so, though, in 1980, but I am not categorically sure of the accuracy of that statement I have made.

The Chairman: And those are the most recent figures you have, Dr. Heads?

Mr. Heads: In 1980.

The Chairman: Mr. Farquhar.

Mr. Farquhar: Just by way of one quick question, I think we are reaching the stage with respect to movements to the west coast, either this year or next year, where virtually all grain is moved in hopper cars; and unless you have a repeat of the unusual circumstances of the last year, I think you can assume they be moved entirely in government-, provincial government- or producer-owned hopper cars.

The Chairman: To the west coast.

Mr. Farquhar: To the west coast, that is correct.

The Chairman: Okay.

L'amendement est adopté.

Le président: Passons maintenant au paragraphe (4).

Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Je me demande si M. Heads pourrait nous expliquer brièvement comment s'y prendre pour calculer l'économie réalisée par l'utilisation de wagons de chemin de fer non payée par les compagnies. Quels sont les éléments qui entrent en ligne de compte?

M. Heads: Je vais essayer, monsieur Mazankowski.

Pour l'année de référence utilisée, c'est-à-dire 1981-1982, nous avons une indication de la quantité de grain qui a été transporté dans les wagons-trémies du gouvernement et dans les wagons couverts appartenant aux compagnies de chemins de fer.

M. Mazankowski: Pourriez-vous nous donner une idée du pourcentage de grain transporté par le matériel roulant des compagnies de chemins de fer et celui du grain transporté par le matériel roulant qui ne leur appartient pas?

Le président: Monsieur Farquhar.

M. Farquhar: Je n'ai pas le chiffre présent à la mémoire.

Le président: M. Heads regarde. L'avez-vous, monsieur Heads?

M. Heads: Oui, je pense l'avoir, monsieur le président. Voici le chiffre pour 1980. Le pourcentage de tonnes de grain transportées en wagons couverts a été de 47.1 p. 100 pour le CN et de 48.4 p. 100 pour le CP.

M. Mazankowski: S'agit-il de wagons couverts et également de wagons-trémies appartenant aux compagnies de chemins de fer, car elles utilisent bien des wagons-trémies?

M. Heads: Elles ont certainement utilisé certains de leurs wagons-trémies l'année dernière. Toutefois, je ne pense pas qu'elles l'aient fait en 1980, mais finalement, je ne suis pas trop sûr de ce que j'avance.

Le président: Et ces chiffres sont les plus récents que vous ayez, monsieur Heads?

M. Heads: En 1980, oui.

Le président: Monsieur Farquhar.

M. Farquhar: Une brève observation. En ce qui concerne les mouvements de grain vers la côte ouest, qu'il s'agisse de cette année ou de l'an prochain, on peut dire que pratiquement tout le grain est transporté en wagons-trémies. Et à moins d'une répétition des circonstances exceptionnelles de l'an dernier, on peut présumer que tout le grain sera transporté dans des wagons-trémies appartenant au gouvernement fédéral, au gouvernement provincial ou aux producteurs.

Le président: Pour ce qui est de la côte ouest.

M. Farquhar: Oui, c'est bien cela, pour la côte ouest.

Le président: Très bien.

[Text]

Mr. Mazankowski: In that case, then, I guess my first question still applies. How do you determine the adjustment that would have to be made based upon the utilization of non-railway rolling stock?

• 2310

The Chairman: Dr. Heads.

Mr. Heads: Mr. Chairman, the method of adjustment we are using at the moment is that as the average boxcar fleet falls, we adjust the total amount of costs attributable to that fleet because of the provision of government hopper cars.

Mr. Mazankowski: How often would you do that?

Mr. Heads: We do this every year.

I think the methodology we would have to use in respect of hopper cars owned by the railway companies would be to convert these into a boxcar equivalent and thus modify the reduction in the number of boxcars.

Mr. Mazankowski: Okay.

Mr. Heads: I think, Mr. Chairman, it is quite obvious that we have not worked out in detail this methodology, but I am not anticipating that it will present any real methodological problems.

Mr. Mazankowski: Okay.

The Chairman: I have notice of an amendment from Mr. Benjamin for this clause.

Mr. Benjamin: 11.00 p.m . . . home, Mr. Chairman.

The Chairman: I am willing to compromise; I said at the beginning that we would go to the end of Clause 52 tonight, but I am willing to quit at the end of Clause 40.

Mr. Benjamin, just for your information and in the interests of time, if you move the amendment I think you know what is going to happen to it, do you not?

Mr. Benjamin: We will need to put it on the record and then see what happens, Mr. Chairman. I will be happy to move it.

Before I do, Mr. Chairman, since I have been saying 10.00 p.m. and 11.00 p.m., it reminds me of the story of the little private in the army who was paraded before his commanding officer and begged and pleaded for a pass to go home for the weekend. The commanding officer asked him why, and he said, "My wife is expecting". So the commanding officer very compassionately gave him the pass. He did the same thing for the next two weekends and he got the pass. On the fourth weekend his commanding officer said: "Look, what in the dickens is going on? What is your wife expecting?" The private said, "Well, she is expecting me home".

The Chairman: I expect she got disappointed, and unless you move your amendment . . .

Mr. Benjamin: I move that Bill C-155 be amended in Clause 39 by striking out the word "and" where it appears in line 11

[Translation]

M. Mazankowski: Dans ce cas, je pense que ma première question tient toujours. Comment calculez-vous le rajustement qui s'impose en fonction de l'utilisation du matériel roulant n'appartenant pas aux compagnies de chemins de fer.

Le président: Monsieur Heads.

M. Heads: Monsieur le président, actuellement, pour calculer ce rajustement, nous utilisons le nombre moyen de wagons qui existent dans le parc, et nous ajustons le montant total des coûts attribuables à ce parc à cause de la disposition concernant les wagons-trémies du gouvernement.

M. Mazankowski: Faites-vous cela fréquemment?

M. Heads: Chaque année.

A mon avis, pour ce qui concerne les wagons-trémies appartenant aux compagnies de chemins de fer, le mieux serait de calculer leur équivalent en wagons couverts et de tenir compte de ce chiffre dans la réduction du nombre des wagons couverts.

M. Mazankowski: Très bien.

M. Heads: À mon avis, monsieur le président, la méthode de calcul n'est évidemment pas tout à fait au point, mais je ne prévois pas de difficultés à ce sujet.

M. Mazankowski: Très bien.

Le président: M. Benjamin m'a notifié l'existence d'un amendement pour cet article.

M. Benjamin: Onze heures du soir . . . monsieur le président.

Le président: Je suis disposé à faire un compromis; j'ai dit au début que nous irions ce soir jusqu'à l'article 52, mais je suis prêt à ajourner la séance à la fin de l'article 40.

Monsieur Benjamin, pour votre information et aussi pour nous économiser du temps, vous savez parfaitement bien ce qu'il adviendra de cet amendement si vous le présentez?

M. Benjamin: Il faut le mettre en discussion et nous verrons ce qu'il adviendra, monsieur le président. Je me fais un plaisir de le présenter.

Auparavant, monsieur le président, j'ai parlé, il y a un instant, de 10 et 11 heures du soir, et cela me rappelle l'histoire d'un simple soldat qui, à l'inspection, demanda avec beaucoup d'insistance à son commandant une permission de fin de semaine pour se rendre chez lui. Le commandant lui demanda la raison, et il répondit: «Ma femme attend». Plein de sollicitude, le commandant lui accorda sa permission. Le soldat présenta la même demande les deux semaines d'après, et il obtint satisfaction. La quatrième semaine, le commandant lui dit: «Que diable se passe-t-il? Qu'est-ce que votre femme attend?», Le soldat répondit: «Eh bien, c'est moi qu'elle attend à la maison».

Le président: Elle a dû être fort déçue, et si vous ne présentez pas votre amendement . . .

M. Benjamin: Je propose que l'article 39 du projet de loi C-155 soit modifié par la suppression, dans le texte anglais, du

[Texte]

of page 21 and by striking out the period at the end of paragraph (c) and adding the following immediately after line 15 of page 21 thereof:

(d) making adjustments for any land grant related income of the railway as apportioned by the Commission under paragraph (e); and

(e) the Commission shall apportion equitably among various traffic of the railway company any incomes of the railway company or any corporation controlled by or under common control with such railway company attributable to any land grant from the Government of Canada or a provincial or municipal government, including mineral, coal, timber or other rights attendant to such land grant.

Mr. Chairman, this would, then, have these revenues considered. The railways have always claimed that grain should pay its share of fixed costs and, of course, the fixed incomes the railways receive should also be shared in the same manner.

I know, Mr. Chairman, that you will be very approving of the intent of this amendment and I urge the committee to accept it.

The Chairman: Because of its being so late, I can probably get away with saying that you are dreaming . . .

Mr. Benjamin: Could be.

The Chairman: —in view of the hour.

I have the same problem with that motion as I had, I believe, with the last one you moved, Mr. Benjamin, in that it goes beyond the scope of the bill in attaching encumbrances to things that are not under the bill. Therefore, it is beyond the scope of the bill and I rule it out of order.

• 2315

The Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Could I ask one further question? Could someone explain the meaning of (c)?

The Chairman: Dr. Heads.

Mr. Heads: Mr. Chairman, during the course of the meeting with the rates task force, concerns were expressed that new ports might open in British Columbia, and the new ports might be at considerable distance, with increased costs of transport which would not be compensated for in the rate structures at present existing, because of the port parity requirement, and there was a feeling that if this were not allowed in the legislation, there could be an artificial hold-up until the next costing review before the port was opened. I think personally the danger is somewhat exaggerated, but we felt there was no harm in putting it in.

The Chairman: Mr. Hackston.

Mr. D.C. Hackston (Executive Director, Traffic and Tariffs, Canadian Transport Commission): I believe an example of (c) would be when the terminal opens at Ridley

[Traduction]

mot «and» à la ligne 11 de la page 21, par la suppression du point à la fin de l'alinéa c) et par l'addition de ce qui suit immédiatement après la ligne 14 de la page 21:

d) en fonction des revenus de la compagnie de chemins de fer afférant à une concession de terres qui ont été accordées par la Commission en vertu de l'alinéa e); et

e) la Commission répartit équitablement entre les diverses lignes de la compagnie de chemins de fer les revenus appartenant à la compagnie de chemins de fer ou à une société qu'elle contrôle ou qui se trouve sous le même contrôle qu'elle, découlant d'une concession de terres du gouvernement du Canada, d'un gouvernement provincial ou d'une administration municipale, y compris les droits sur les minerais, le charbon, le bois ou les autres droits liés à une telle concession.

Ainsi, monsieur le président, ces revenus seraient pris en considération. Les compagnies de chemins de fer ont toujours prétendu que le transport de céréales devrait supporter une partie des coûts fixes, et il est normal que les revenus fixes dont elles bénéficient soient également partagés de la même manière.

Je sais, monsieur le président, que vous approuvez totalement l'objectif de cet amendement; je demande donc instamment au Comité de l'accepter.

Le président: Comme il se fait tard, je pense que je vais m'en tirer en vous disant que vous rêvez . . .

M. Benjamin: Peut-être.

Le président: . . . compte tenu de l'heure, bien sûr.

Cette motion, monsieur Benjamin, cause la même difficulté que la précédente; elle dépasse l'objet du projet de loi, elle régleme des choses qui n'ont rien à voir avec le projet de loi. Je la déclare donc irrecevable.

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Puis-je poser encore une question? Quelqu'un voudrait-il m'expliquer ce que signifie l'alinéa c)?

Le président: Monsieur Heads.

M. Heads: Au cours de la réunion avec le groupe d'étude des tarifs, certains ont exprimé la crainte de voir ouvrir de nouveaux ports en Colombie-Britannique, lesquels pourraient être assez isolés. Or, la hausse des frais de transport ne pourrait alors pas être compensée par le barème actuel. Étant donné l'obligation de la parité entre les ports, on a craint qu'une telle discrimination dans la loi ne puisse entraîner un retard artificiel de l'ouverture du port, afin d'attendre la révision des coûts. À mon avis, le risque est quelque peu exagéré, mais nous n'avons vu aucun inconvénient à le préciser dans la loi.

Le président: Monsieur Hackston.

M. D.C. Hackston (directeur exécutif, Direction de l'exploitation et des tarifs, Commission canadienne des transports): Pour l'alinéa c), je pourrais vous donner comme

[Text]

Island. That would probably be the most immediate, although potentially it could be Roberts Bank or somewhere else.

Mr. Mazankowski: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski.

Is Clause 39.(4) agreed to?

Some hon. Members: Agreed.

Clause 39 as amended agreed to

An hon. Member: On division.

On Clause 40

The Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Just for the record, Mr. Chairman, I wonder if Mr. Farquhar or Mr. Kroeger could give the committee an outline of what the permanent network consists of in mileage in the west. What mileage of branch lines and what equivalent of those branch lines are subject to CTC review and slated for abandonment—just to get a picture of the configuration.

Mr. Kroeger: I would like to ask Mr. Farquhar to provide the data. I think he has it in his head.

Mr. Farquhar: Mr. Chairman, if I recall correctly, the guaranteed network is something in the order of 16,000 miles, of which about 5,670-odd are branch lines that for all intents and purposes are guaranteed to the year 2000.

Mr. Mazankowski: 56 . . .

Mr. Farquhar: 5,675, give or take a mile or two; and I believe there are about 900 miles on which the CTC has not completed its hearing process for abandonment purposes. So in principle that number could possibly increase, to the extent to which they are approved by the CTC and the government.

Mr. Mazankowski: You mean the 5,675?

Mr. Farquhar: That is correct.

Mr. McKnight: 900 miles.

Mr. Mazankowski: 16,000, more or less.

Mr. Farquhar: In other words, if all 900 miles were put into the basic network, we would have 5,700 and some odd.

Mr. Mazankowski: Perhaps I could ask my other question as well. It has to do with the formula of 60%. The bill calls for the establishment of a grain-dependent line on the basis of traffic equal to—greater than 60% of the total tonnage of all traffic. It then becomes qualified as a grain-dependent line.

We have had representations from Unifarm, and I think one or two other organizations, to the effect that they felt that figure was too low; 60% is just a little better than half, I guess the argument being that the costs associated with the retention of that line, the maintenance of it, are submitted to the overall costing associated with the maintenance of lines and thereby have an effect on the ultimate freight rate.

[Translation]

exemple le port qui doit ouvrir à Ridley Island. Je crois que ce sera le premier, quoique ce pourrait aussi être à Roberts Bank, ou ailleurs.

M. Mazankowski: Merci.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski.

L'article 39.(4) est-il adopté?

Des voix: D'accord.

L'article 39, modifié, est adopté.

Une voix: Pas à l'unanimité.

Article 40.

Le président: Monsieur Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Au profit du compte rendu, je me demande si M. Farquhar, ou M. Kroeger, ne pourrait pas nous dire combien de milles comptera le réseau permanent dans l'Ouest. Combien de milles d'embranchements et de leur équivalent doivent faire l'objet d'une étude par la CCT en vue de leur abandon?

M. Kroeger: Je vais demander à M. Farquhar de fournir les données qu'il devrait avoir en tête.

M. Farquhar: Si je ne m'abuse, le réseau assuré serait d'environ 16,000 milles, dont quelque 5,670 milles d'embranchement qui existeront au moins jusqu'en l'an 2,000.

M. Mazankowski: Cinq mille, . . .

M. Farquhar: À quelques milles près, 5,675 milles. La CCT doit encore tenir des audiences pour quelque 900 milles qui devraient être abandonnés. Donc, en principe, ce chiffre pourrait augmenter, dans la mesure où le gouvernement et la CCT donneront leur autorisation.

M. Mazankowski: Vous voulez dire pour les 5,675?

M. Farquhar: C'est bien cela.

M. McKnight: Neuf cent milles.

M. Mazankowski: Plus ou moins 16,000.

M. Farquhar: Autrement dit, si les 900 milles à l'étude sont intégrés au réseau de base, celui-ci sera alors de 5,700.

M. Mazankowski: Je pourrais alors poser une autre question. C'est à propos de la formule des 60 p. 100. Le projet de loi va créer des embranchements tributaires du transport du grain là où au moins 60 p. 100 du volume total des marchandises est du grain.

Unifarm et une ou deux autres organisations ont trouvé que ce pourcentage n'était pas assez élevé, car il dépassait à peine la moitié. Je suppose que c'est parce que les coûts d'entretien de ces voies ferrées sont pris en considération dans l'ensemble des coûts d'entretien servant au calcul des tarifs.

[Texte]

[Traduction]

• 2320

How is the 60% figure arrived at, and is there some justification, in your view, for the concern that has been expressed?

Mr. Farquhar: Mr. Chairman, if I recall correctly, the genesis of the 60% was from Mr. Snavelly's initial commission of inquiry where he adopted the criterion of 60%. That was the criterion that was used from 1977 onward under the branch line rehabilitation program in determining which lines would be eligible for rehabilitation work.

Dr. Heads may be able to add something to this; but, if I recall, 60% or 90% apparently did not make a significant difference in terms of eligibility of lines: once you hit a certain point there was very little other traffic on it in any event. So the composition of the network made it apparent that the 60% would cover all the grain-dependent branch lines for all intents and purposes, and there is very little left out.

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski.

Now I have notice of an amendment at line 25

dans la version française. Ce sera proposé par M. Ostiguy.

M. Ostiguy: Monsieur le président, je propose que la version française du paragraphe 40.(2) du projet de loi C-155 soit modifiée par substitution à la ligne 25, page 21, de ce qui suit:

sur la moyenne des trois dernières années civiles ou

Amendment agreed to.

Clause 40 as amended agreed to.

The Chairman: Is it the wish of the committee that we should continue?

Some hon. Members: No.

The Chairman: Is it the wish of the committee that we should adjourn?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: The committee is adjourned until 9.30 a.m. tomorrow.

Comment en est-on arrivé à ce 60 p. 100 et, à votre avis, les craintes exprimées sont-elles fondées?

M. Farquhar: Si je ne m'abuse, ce 60 p. 100 provient du rapport de la commission d'enquête de M. Snavelly, qui avait retenu ce critère utilisé depuis 1977 pour le programme de réfection des embranchements, afin de déterminer lesquels y étaient admissibles.

M. Heads pourrait peut-être ajouter quelque chose, mais il me semble que les embranchements étaient admissibles, que le pourcentage soit de 60 ou de 90, car, arrivé à un certain point, il y a très peu d'autres types de marchandises qui empruntent la même voie. La composition du réseau a donc fait ressortir très nettement que ce 60 p. 100 permettrait de ne négliger aucun embranchement tributaire du transport du grain.

M. Mazankowski: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski.

J'ai reçu avis de modification pour la ligne 25

of the French text. The amendment will be moved by Mr. Ostiguy.

Mr. Ostiguy: Mr. Chairman, I move that Bill C-155 be amended by replacing line 25 of the French text of subclause 40.(2) on page 21, by the following:

sur la moyenne des trois dernières années civiles ou

L'amendement est adopté.

L'article 40, modifié, est adopté.

Le président: Le Comité désire-t-il que nous poursuivions la séance?

Des voix: Non.

Le président: Voulez-vous que nous levions la séance?

Des voix: D'accord.

Le président: Le Comité suspend ses travaux jusqu'à 9h30 demain matin.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From the Ministry of State for Economic Development:

Mr. Arthur Kroeger, Secretary.

Du département d'État au développement économique:

M. Arthur Kroeger, secrétaire.

From the Department of Transport:

Mr. Denis Lefebvre, General Counsel.

Mr. Mike Farquhar, Director General, Railway & Grain
Transportation.

Du ministère des Transports:

M. Denis Lefebvre, avocat-conseil général.

M. Mike Farquhar, directeur général, Transport ferroviaire
et transport des céréales.

From the Canadian Transport Commission:

Mr. John Heads, Executive Director, Railway Transport
Committee.

Mr. D.C. Hackston, Executive Director, Traffic and Tariffs.

De la Commission canadienne des Transports:

M. John Heads, directeur exécutif, Comité des transports
par chemin de fer.

M. D.C. Hackston, directeur exécutif, Expédition et tarifs.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 136

Thursday, September 15, 1983

Chairman: Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 136

Le jeudi 15 septembre 1983

Président: Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

Bill C-155, An Act to facilitate the transportation,
shipping and handling of western grain and to amend
certain Acts in consequence thereof

CONCERNANT:

Projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport,
l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et
modifiant certaines lois en conséquence

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the
Thirty-second Parliament, 1980-81-82-83

Première session de la
trente-deuxième législature, 1980-1981-1982-1983

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Robert Bockstael

MEMBERS/MEMBRES

Les Benjamin
Jean-Guy Dubois
Jesse Flis
Charles Mayer
Don Mazankowski
Bill McKnight
Marcel Ostiguy
John Reid—(10)

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Maurice A. Dionne

Vice-président: Robert Bockstael

ALTERNATES/SUBSTITUTS

Vic Althouse
Eva Côté
Rolland Dion
Gaston Gourde
Len Gustafson
Bert Hargrave
Bernard Loiselle
Doug Neil
Alain Tardif
Claude Tessier—(10)

(Quorum 6)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, SEPTEMBER 15, 1983
(203)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:40 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Bockstael, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Dubois, Flis, Mazankowski, McKnight and Reid (*Kenora—Rainy River*).

Alternates present: Messrs. Althouse, Gustafson, Hargrave, Neil, Tardif and Tessier.

In attendance: Mr. Keith Thompson, Senior Counsel, Canadian Transport Commission and Mr. John Christopher, Research Officer, Library of Parliament.

Witnesses: From the Ministry of State for Economic Development: Mr. Arthur Kroeger, Secretary. *From the Department of Transport:* Mr. Denis Lefebvre, General Counsel. *From the Canadian Transport Commission:* Mr. D.C. Hackston, Executive Director, Traffic and Tariffs.

The Committee resumed consideration of Bill C-155, An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof.

On Clause 41.

Mr. Mazankowski moved,—That Clause 41 be amended by deleting line 1, on page 22, and substituting the following therefor:

“The rate of a railway company for the movement of grain shall not exceed the rate scale provided in Schedule II.”

After debate thereon, by unanimous consent, Mr. Mazankowski withdrew his amendment.

Mr. Neil moved,—That Clause 41 be amended by deleting line 1, on page 22, and substituting the following therefor:

“The rate that a railway company may charge a producer for the movement of grain shall not exceed the rate scale provided for in Schedule II of the Act.”

After debate thereon, the question being put on the said proposed amendment, it was negatived on the following division:

	YEAS
	Messrs.
Benjamin	Mazankowski
Gustafson	Neil—4

	NAYS
	Messrs.
Bockstael	Tardif

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 15 SEPTEMBRE 1983
(203)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9h40 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) (président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Bockstael, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Dubois, Flis, Mazankowski, McKnight et Reid (*Kenora—Rainy River*).

Substituts présents: MM. Althouse, Gustafson, Hargrave, Neil, Tardif et Tessier.

Aussi présents: M. Keith Thompson, avocat-conseil principal, Commission canadienne des transports, et M. John Christopher, attaché de recherche de la Bibliothèque du Parlement.

Témoins: Du département d'État au développement économique: M. Arthur Kroeger, secrétaire. *Du ministère des Transports:* M. Denis Lefebvre, avocat-conseil général. *De la Commission canadienne des transports:* M. D.C. Hackston, directeur exécutif, Exploitation et tarifs.

Le Comité reprend l'étude du projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence.

Quant à l'article 41.

M. Mazankowski propose,—Que l'article 41 soit modifié par la suppression de l'article 41, à la page 22, et son remplacement par ce qui suit:

«Les taux des compagnies de chemin de fer pour les mouvements du grain ne doivent pas être supérieurs au barème établi à l'annexe II.»

Après débat, du consentement unanime, M. Mazankowski retire son amendement.

M. Neil propose,—Que l'article 41 soit modifié par la suppression de l'article 41, à la page 22, et son remplacement par ce qui suit:

«Les taux que les compagnies de chemin de fer peuvent exiger des producteurs pour les mouvements du grain ne doivent pas être supérieurs au barème établi à l'annexe II du présent projet de loi.»

Après débat, ledit amendement proposé, mis aux voix, est rejeté de la façon suivante:

	POUR
	Messieurs
Benjamin	Mazankowski
Gustafson	Neil—4

	CONTRE
	Messieurs
Bockstael	Tardif

Flis
Reid (*Kenora—Rainy River*)

Tessier—5

Mr. Benjamin moved,—That Clause 41 be amended by deleting lines 2 and 3, on page 22, and substituting the following therefor:

“the movement of grain shall be those in effect on the sixteenth day of June, 1983.”

After debate thereon, the question being put on the said proposed amendment, it was negatived on the following division:

YEAS

Messrs.

Benjamin
Gustafson

Mazankowski
Neil—4

NAYS

Messrs.

Bockstael
Flis
Reid (*Kenora—Rainy River*)

Tardif
Tessier—5

Mr. Benjamin moved,—That Clause 41 be amended by adding immediately after line 3, on page 22, the following thereto:

“The railway companies shall not impose a stop off charge for the storage, milling, or processing of grains in Canada.”

After debate thereon, the question being put on the said proposed amendment, it was, by a show of hands, negatived: Yeas: 4; Nays: 5.

Mr. Mazankowski moved,—That Clause 41 be amended by adding “(1)” after “41.”, in line 1, on page 22, and by adding a new subclause 41(2) immediately after line 3:

“41. (2) Rates for the portion of domestic and export grain movements east of Thunder Bay or Armstrong, Ontario on canola oil and canola meal crushed in the Western Division shall be established annually by the Commission at minimum compensatory levels.”

DECISION BY THE CHAIRMAN

MR. CHAIRMAN: But the definition in “movement” limits it to points west of Thunder Bay, and therefore I have to rule that the amendment is out of order. I do it reluctantly, but it is incumbent upon me to do so.

And the question being put on Clause 41, it was, by a show of hands, carried: Yeas: 5; Nays: 4.

At 11:00 o'clock a.m., the sitting was suspended.

At 11:05 o'clock a.m., the sitting resumed.

On Clause 42.

Mr. Neil moved,—That Clause 42 be amended by adding new paragraphs (a) and (b) after line 6, on page 22:

Flis
Reid (*Kenora—Rainy River*)

Tessier—5

M. Benjamin propose,—Que l'article 41 soit modifié par la suppression des lignes 2 et 3 de la page 22 et leur remplacement par ce qui suit:

«fer pour les mouvements du grain doivent être les taux en vigueur le seizième jour de juin 1983.»

Après débat, ledit amendement proposé, mis aux voix, est rejeté de la façon suivante:

POUR

Messieurs

Benjamin
Gustafson

Mazankowski
Neil—4

CONTRE

Messieurs

Bockstael
Flis
Reid (*Kenora—Rainy River*)

Tardif
Tessier—5

M. Benjamin propose,—Que l'article 41 soit modifié par l'addition de ce qui suit immédiatement après la ligne 3:

«Les compagnies de chemin de fer ne doivent pas exiger de frais supplémentaires pour l'entreposage et la transformation du grain au Canada.»

Après débat, ledit amendement proposé, mis aux voix, est rejeté par un vote à main levée par cinq voix contre quatre.

M. Mazankowski propose,—Que l'article 41 soit modifié par l'addition du chiffre «(1)» après «41», à la première ligne de la page 22, et l'addition d'un nouveau paragraphe 41(2) immédiatement après la ligne 4:

«41. (2) Les taux appliqués aux mouvements du grain destiné au marché intérieur et à l'exportation à l'est de Thunder Bay ou Armstrong (Ontario), en ce qui concerne l'huile et la farine de Canola broyées dans la division de l'Ouest, sont établis annuellement par la Commission à un niveau compensatoire minimum.»

DÉCISION DU PRÉSIDENT

MONSIEUR LE PRÉSIDENT: Cependant, la définition figurant sous la rubrique «mouvements» la restreint à l'ouest de Thunder Bay, et en conséquence, je dois déclarer l'amendement irrecevable. C'est à regret que je le fais, mais c'est un devoir qui m'incombe.

L'article 41, mis aux voix, est adopté par un vote à main levée par cinq voix contre quatre.

A 11 heures, le Comité suspend ses travaux.

A 11h05, le Comité reprend ses travaux.

Quant à l'article 42.

M. Neil propose,—Que l'article 42 soit modifié par l'addition de nouveaux alinéas a) et b) après la ligne 7 de la page 22:

“(a) The Commission may, on its own motion or on receiving information by complaint or otherwise conduct an investigation with respect to any condition of carriage contained in the tariff.

(b) Should the Commission find, as a result of such investigation that the condition of carriage is not in conformity with the provisions of this Act or the purposes and objectives thereof, it may disallow such condition of carriage or order that it be amended so as to comply with the provisions of this Act or the purposes and objectives thereof.”

After debate thereon, by unanimous consent, Mr. Neil withdrew his amendment.

And the question being put on Clause 42, it was carried.

On Clause 43.

On motion of Mr. Bockstael, it was agreed,—That Clause 43 be amended by deleting line 7, on page 22, and substituting the following therefor:

“43. (1) Each rate set out in a tariff shall be”

Mr. Bockstael moved,—That Clause 43 be amended by adding immediately after line 15, on page 22, the following thereto:

“(2) Where a rate authorized under this part is higher or lower than that provided by this section, the increase or reduction shall apply to the portion of the rate payable by the shipper in accordance with section 37.”

After debate thereon, the question being put on the said proposed amendment, it was agreed to on the following division:

YEAS	
Messrs.	
Bockstael	Tardif
Flis	Tessier—5
Reid (<i>Kenora—Rainy River</i>)	

NAYS	
Messrs.	
Althouse	McKnight
Mayer	Neil—4

Mr. Mayer moved,—That Clause 43, on page 33, be deleted.

The Chairman ruled that an amendment to delete a clause was not in order, as the proper course was to vote against the clause standing part of the Bill.

And the question being put on Clause 43, as amended, it was carried.

On Clause 44.

After debate thereon, the question being put on Clause 44, it was carried on division.

On Clause 45.

Mr. Flis moved,—That Clause 45 be amended by deleting line 43, on page 22, and substituting the following therefor:

«a) La Commission peut, de son propre chef ou après avoir reçu des renseignements pertinents, par voie de plainte ou autrement, enquêter sur toute condition de transport fixée par le tarif.

b) Si, à la suite de cette enquête, la Commission conclut que ladite condition de transport est contraire aux dispositions de la présente loi, de son esprit ou de ses objectifs, elle peut rejeter cette condition ou ordonner qu'elle soit modifiée en fonction des dispositions de la présente loi, de son esprit et de ses objectifs.»

Après débat, du consentement unanime, M. Neil retire son amendement.

L'article 42, mis aux voix, est adopté.

Quant à l'article 43.

Sur motion de M. Bockstael, il est convenu,—Que l'article 43 soit modifié par substitution, à la ligne 8, page 22, de ce qui suit:

«43. (1) Chaque taux prévu à un tarif est cal-»

M. Bockstael propose,—Que l'article 43 soit modifié par insertion, après la ligne 15, page 22, de ce qui suit:

«(2) Dans le cas où les taux prévus à la présente partie sont supérieurs ou inférieurs à ceux que prévoit le présent article, la majoration ou la réduction sont applicables à la portion payable par l'expéditeur en vertu de l'article 37.»

Après débat, ledit amendement proposé, mis aux voix, est adopté de la façon suivante:

POUR	
Messieurs	
Bockstael	Tardif
Flis	Tessier—5
Reid (<i>Kenora—Rainy River</i>)	

CONTRE	
Messieurs	
Althouse	McKnight
Mayer	Neil—4

M. Mayer propose,—Que l'article 43, page 33, soit supprimé.

Le président déclare qu'un amendement visant à supprimer un article n'est pas recevable étant donné que la façon appropriée se voulait un vote contre l'article constituant partie du projet de loi.

L'article 43 modifié, mis aux voix, est adopté.

Quant à l'article 44.

Après débat, l'article 44, mis aux voix, est adopté sur division.

Quant à l'article 45.

M. Flis propose,—Que l'article 45 soit modifié par substitution à la ligne 43, page 22, de ce qui suit:

“to whom such a rate would apply have agreed on a lower”

The question being put on the said proposed amendment, it was agreed to.

During the course of the meeting, Mr. Thompson, Committee Adviser, and the witnesses, answered questions.

At 12:45 o'clock p.m., the Committee adjourned until 3:30 o'clock p.m. this day.

AFTERNOON SITTING (204)

The Standing Committee on Transport met at 3:36 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Bockstael, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Dubois, Flis, Mayer, Mazankowski, McKnight, Ostiguy and Reid (*Kenora—Rainy River*).

Alternates present: Mr. Althouse, Mrs. Côté, Messrs. Gustafson, Hargrave, Loiselle, Neil and Tessier.

Other Members present: Messrs. Dawson and Yurko.

In attendance: Mr. Keith Thompson, Senior Counsel, Canadian Transport Commission and Mr. John Christopher, Research Officer, Library of Parliament.

Witnesses: From the Ministry of State for Economic Development: Mr. Arthur Kroeger, Secretary. *From the Department of Transport:* Mr. Denis Lefebvre, General Counsel. *From the Canadian Transport Commission:* Mr. D.C. Hackston, Executive Director, Traffic and Tariffs.

The Committee resumed consideration of Bill C-155, An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof.

The Committee resumed consideration of Clause 45.

After further debate, the question being put on Clause 45, it was carried on division.

Clause 46 carried.

On Clause 47.

Mr. Benjamin moved,—That Clause 47 be amended by deleting lines 18 to 25, on page 24, and substituting the following therefor:

“(4) Where the Commission allows a proposed lower rate under paragraph (2)(b), the Commission shall extend such lower rate by the same percentage reduction to all other shipping points covered by this Act.”

After debate thereon, the question being put on the said proposed amendment, it was negatived on the following division:

YEAS
Messrs.

Benjamin—1

«expéditeur à qui un tel taux s'appliquerait sont convenus d'une»

Ledit amendement proposé, mis aux voix, est adopté.

Au cours de la séance, M. Thompson, conseiller du Comité, et les témoins répondent aux questions.

A 12h45, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 15h30.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI (204)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 15h36 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) (président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Bockstael, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Dubois, Flis, Mayer, Mazankowski, McKnight, Ostiguy et Reid (*Kenora—Rainy River*).

Substituts présents: M. Althouse, M^{me} Côté, MM. Gustafson, Hargrave, Loiselle, Neil et Tessier.

Autres députés présents: MM. Dawson et Yurko.

Aussi présents: M. Keith Thompson, avocat-conseil principal, Commission canadienne des transports, et M. John Christopher, attaché de recherche de la Bibliothèque du Parlement.

Témoins: Du département d'État au développement économique: M. Arthur Kroeger, secrétaire. *Du ministère des Transports:* M. Denis Lefebvre, avocat-conseil général. *De la Commission canadienne des transports:* M. D.C. Hackston, directeur exécutif, Exploitation et tarifs.

Le Comité reprend l'étude du projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence.

Le Comité reprend l'étude de l'article 45.

Après débat plus approfondi, l'article 45, mis aux voix, est adopté sur division.

L'article 46 est adopté.

Quant à l'article 47.

M. Benjamin propose,—Que l'article 47 soit modifié par substitution, aux lignes 15 à 21, page 24, de ce qui suit:

«(4) Si la Commission accepte un projet de taux réduit aux termes de l'alinéa (2)b), elle doit appliquer ce taux réduit, au prorata de la réduction, à tous les autres points d'expédition visés par la présente loi.»

Après débat, ledit amendement proposé, mis aux voix, est rejeté de la façon suivante:

POUR
Messieurs

Benjamin—1

NAYS		CONTRE	
Messrs.		Messieurs	
Flis	Ostiguy	Flis	Ostiguy
Loiselle	Reid (<i>Kenora—Rainy River</i>)	Loiselle	Reid (<i>Kenora—Rainy River</i>)
Mayer	Tessier—7	Mayer	Tessier—7
Neil		Neil	
At 5:30 o'clock p.m., the sitting was suspended.		A 17h30, le Comité suspend ses travaux.	
At 5:35 o'clock p.m., the sitting resumed.		A 17h35, le Comité reprend ses travaux.	
Mr. Mazankowski moved,—That Clause 47 be amended by adding a new subclause (5)(a) and (b), after line 25, on page 24:		M. Mazankowski propose,—Que l'article 47 soit modifié, par l'addition de nouveaux alinéas (5)a) et b), après la ligne 21, de la page 24.	
“(5)(a) Ancillary charges are charges for services performed by a railway company in addition to the line-haul movement of grain.		«(5)a) Les frais auxiliaires sont ceux qui s'appliquent aux services assurés par une compagnie de chemin de fer en plus des mouvements du grain sur les voies principales.	
(b) The Commission may, by order, prescribe the level of ancillary charges but in no case shall that amount exceed the level that in the opinion of the Commission is necessary to reflect the variable cost of an ancillary service.”		b) La Commission peut fixer par ordonnance le montant des frais auxiliaires, mais ce montant ne doit en aucun cas dépasser celui que la Commission juge nécessaire pour refléter les coûts variables des services auxiliaires.»	
After debate thereon, the question being put on the said proposed amendment, it was, by a show of hands, negatived: Yeas: 4; Nays: 5.		Après débat, ledit amendement proposé, mis aux voix, est rejeté par un vote à main levée, par cinq voix contre quatre.	
And the question being put on Clause 47, it was, by a show of hands, carried: Yeas: 5; Nays: 4.		L'article 47, mis aux voix, est adopté par un vote à main levée par cinq voix contre quatre.	
At 6:05 o'clock p.m., the Committee adjourned until 7:30 o'clock p.m. this day.		A 18h05, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 19h30.	

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

*(Recorded by Electronic Apparatus)**[Texte]*

Thursday, September 15, 1983

• 0942

The Chairman: Order, please.

We are resuming consideration of Bill C-155, An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof. We are on Clause 41.

Clause 41 states:

The rates of a railway company for the movement of grain shall be in conformity with the provisions of this Part.

And I have notice of two amendments. Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: I move that Bill C-155 be amended by deleting Clause 41 on page 22 and substituting the following therefor:

The rate of a railway company for the movement of grain shall not exceed the rate scale provided in Schedule II of this act.

I said "the rate". I am rewriting it.

The Chairman: Would you explain the difference, please. Would you explain the purpose of the amendment, Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: That ties into my prolonged statement of a couple of nights ago wherein I said that we would be advancing amendments which would have the effect of freezing the existing statutory freight rates paid by the farmer at the level which they currently are to the end of the crop year 1985-1986. and that freight rate was outlined in Schedule II. Therefore the amendment states that the rate charged to the producer shall not exceed that provided in Schedule II.

• 0945

The Chairman: The effect of Mr. Mazankowski's amendment, as I understand it, is to change the base rate scale in Schedule II to a rate scale, about which I have some grave reservations procedurally because it seems to me it is changing the intent of the bill.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, if I might comment on that . . .

The Chairman: Yes, you may.

Mr. Mazankowski: —you will recall that last Tuesday evening I did move an amendment to the definition of "base rate scale" which really had the same effect . . . I will get the exact wording here—which you did find in order. We attempted to replace "base rate scale" with "rate scale" and we defined it as meaning "a scale set out in Schedule II indicating the maximum amount per tonne to be paid by the grain producers for the movement of grain over each range of distance set out in the scale".

TÉMOIGNAGES

*(Enregistrement électronique)**[Traduction]*

Le jeudi 15 septembre 1983

Le président: À l'ordre, s'il vous plaît.

Nous reprenons l'examen du projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence. Nous en sommes à l'article 41.

L'article 41 stipule:

Les taux des compagnies de chemin de fer pour les mouvements du grain doivent être conformes à la présente partie.

J'ai deux amendements devant moi. Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Je propose que le projet de loi C-155 soit amendé en supprimant l'article 41 à la page 22 et en le remplaçant par ce qui suit:

Le taux d'une compagnie de chemin de fer pour le mouvement du grain ne dépassera pas le barème prévu à l'annexe II de la présente loi.

J'ai dit «le taux». Je le recompose.

Le président: Pourriez-vous nous expliquer la différence, s'il vous plaît. Pourriez-vous nous expliquer le but de l'amendement, monsieur Mazankowski?

M. Mazankowski: Il se rapporte à ma déclaration d'il y a deux soirs où je disais que nous proposerions des amendements qui auraient pour effet de bloquer les taux statutaires de fret que l'agriculteur paie actuellement à la fin de la campagne agricole 1985-1986. Ce taux de fret est indiqué à l'annexe II. Par conséquent, l'amendement veut que le taux imposé au producteur ne dépasse pas celui qui est prévu à l'annexe II.

Le président: D'après ce que je comprends, l'amendement de M. Mazankowski aurait pour effet de changer le barème de référence prévu à l'annexe II pour un barème. Du point de vue de la procédure, j'ai de sérieuses réserves à ce propos, car j'ai l'impression que cet amendement change le but du projet de loi.

M. Mazankowski: Monsieur le président, si je pouvais apporter un commentaire à ce sujet . . .

Le président: Oui, vous pouvez.

M. Mazankowski: . . . vous vous rappellerez que mardi soir dernier, j'ai proposé un amendement quant à la définition de l'expression «barème de référence» qui, en fait, avait le même effet. Je vais trouver l'énoncé exact que vous avez décidé être dans les règles. Nous avons essayé de remplacer l'expression «barème de référence» par l'expression «barème», et nous avons dit que cela signifiait «un barème figurant à l'annexe II et indiquant le montant maximal par tonne à payer par les

[Texte]

It seems to me, if you are going to be consistent in your rulings, that, having regard to the fact that you accepted that particular proposal, you would be pretty well bound to accept this one as being procedurally in order if you were to apply the same rule.

The Chairman: I am going to try to be consistent, Mr. Mazankowski. I of course could not have anticipated this amendment when you attempted through another amendment to change the definition from "base rate scale" to "rate scale", although maybe I should have. In any case, if there is any doubt about it I will leave it for the committee to dispose of.

Mr. Mazankowski: I would rather you disposed of it.

The Chairman: So you have heard the amendment and the explanation. Are you ready for the question?

Yes, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I am happy to support this amendment because we have been saying from day one and every day since that, for historical reasons, for reasons that have been cited by members of the committee—I think from all sides—in terms of the grain producers' ability to pay, for the reason that the railroads either directly or indirectly over many years, certainly since the mid- or late 1930s, have been compensated with massive funds from the public purse in a variety of ways . . . If you were to apportion those direct and indirect funds provided to the railroads, if you apportioned or just prorated the share towards the movement of grain, they will not have lost any money. Moreover, if you were to apportion the benefits that both railroads have received from the lands and minerals under those lands . . . because even CN inherited some lands from the bankrupt railroads that were amalgamated to form the Canadian National in 1923, but it is even more in the case of Canadian Pacific.

• 0950

Mr. Chairman, it is claimed that because those lands and the benefits received therefrom—the land itself and the minerals underneath those lands—were not tied into the cost of moving grain, those revenues cannot be considered. Well, Mr. Chairman, it is strange that many of these benefits they have received were provided to them . . . The railroads at the same time in exchange agreed to the rates—in fact, at one point even requested the rates that are shown in Schedule II.

Mr. Chairman, the other factor in this situation is the pointing out of the grain producer as the villain in the piece, that it is because of the Crow rate that the grain producers have that our railway lines need upgrading. It is the most outrageous, unjust position that could be taken. Every railroad in every part of Canada has had to have massive public investment—in some cases, 100% public investment for their construction, and almost every year thereafter they received a

[Traduction]

producteurs de grain pour les mouvements du grain sur chaque série de distances mentionnée».

J'ai l'impression que si vous voulez être logique dans vos décisions, compte tenu du fait que vous avez accepté cette proposition, vous seriez bien obligé d'accepter la présente comme étant dans les règles du point de vue de la procédure, si vous deviez appliquer la même règle.

Le président: J'essaierai d'être logique, monsieur Mazankowski. Je ne pouvais pas m'attendre à cet amendement lorsque vous avez tenté, par un autre amendement, de modifier la définition de l'expression «barème de référence» par «barème», bien que j'aie dû l'être. De toute façon, s'il subsiste un doute, je laisserai le Comité trancher la question.

M. Mazankowski: Je préférerais que vous la tranchiez vous-même.

Le président: Vous avez entendu l'amendement et l'explication. Êtes-vous prêts pour le vote?

Oui, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, je suis heureux d'appuyer l'amendement, parce que nous avons dit depuis le premier jour que, pour des raisons historiques, pour des raisons que des membres du Comité ont signalées, de tous les côtés je crois, au sujet de la capacité des producteurs de grain de payer, pour la raison que les compagnies de chemin de fer, directement ou indirectement ont, pendant de nombreuses années, certainement depuis les années 1930, bénéficié de fonds considérables provenant de la bourse du public de diverses façons . . . Si vous deviez répartir ces fonds directs ou indirects fournis aux compagnies de chemin de fer, si vous les répartissiez ou les distribuiez proportionnellement pour les mouvements du grain, elles n'auront pas perdu d'argent. De plus, si vous deviez répartir les bénéfices que les compagnies de chemin de fer ont perçus des terres et des minerais qu'elles renfermaient . . . car, même le CN a hérité de certaines terres des compagnies de chemins de fer ayant fait faillite et qui s'étaient unies pour former le Canadien national en 1923, mais on peut en dire plus dans le cas du Canadien Pacifique.

Monsieur le président, on prétend que; parce que ces terres et les bénéfices qu'on en a perçus—la terre elle-même et les minerais qu'elle renfermait—n'avaient aucun rapport avec le coût des mouvements du grain, on ne pouvait pas en tenir compte. Eh bien, monsieur le président, il est étrange qu'on leur ait fourni nombre de ces bénéfices . . . Les compagnies de chemins de fer ont en même temps accepté les taux—en fait, il leur est arrivé à un certain moment de demander les taux figurant à l'annexe II.

Monsieur le président, l'autre facteur dans cette situation est de montrer le producteur de grain comme le méchant dans l'affaire, que c'est parce que c'est à cause du taux du Nid-de-Corbeau que les producteurs de grain exigent que nos lignes de chemins de fer soient plus valorisées. C'est une position la plus outrageante et injuste qui soit. Chaque compagnie de chemins de fer partout au Canada a dû avoir des fonds publics considérables—dans certains cas, cent pour cent pour leur contruc-

[Text]

subsidy of some kind or another, directly or indirectly. I am not complaining about that, because without public investment and public subsidy there probably would never have been a railroad constructed in Canada, except possibly in the area between Quebec City and Windsor. The private sector on its own would not have been able to finance and operate such a system as we have. It is not just peculiar to Canada; it is the case probably in every industrialized country in the world. It even applies in the United States, where moneys and massive land grants were provided.

Mr. Chairman, this pointing the finger at the grain producer is resented in western Canada. It is totally unfair. We also believe that it is just and fair that since most of our grain and grain products are for export, and since those exports are of such benefit to the nation as a whole, the nation as a whole should share with the grain producers the costs of moving that grain. We believe that the share the grain producers are paying now is their proper share. The nation as a whole shares in the costs of getting feed grain to certain parts of central and Atlantic Canada. The nation as a whole shares in part of the costs of movement of traffic of all kinds within Atlantic Canada, and from Atlantic Canada to central Canada. The nation as a whole shares in a system of transportation for the movement of grain and flour, called the At and East rates, to places such as Saint John and Halifax.

A second important reason for the nation as a whole sharing with the grain producers the costs of getting grain and grain products into export position is so that the nation as a whole participates in keeping our grain exports in a situation where they can compete with the heavily subsidized grain production and transportation systems among our competitors. I guess the most recent was pointed out by Mr. Mazankowski on Thursday night: the subsidy to grain producers in western Canada amounts to about 37¢ a bushel; whereas for the American grain producer about \$1.12 a bushel.

• 0955

Mr. Chairman, to try to have a regime where grain producers more than ever have to compete with the treasuries of those other nations is surely some kind of serious injustice. The drive to provide, again, public funds for railroads—no financial strings attached—is nothing more than a perpetuation of the mistakes that were made in this situation since 1881. And the tragedy is that we have not learned. You know, when we do not learn from history, we are condemned to repeat it; and we are repeating it again.

Mr. Chairman, as I have said before in the committee, it is the same level of importance to us as other items of legislation are to other regions of Canada. It is part and parcel of the prairie provinces. Our economy and in many ways the existence of our communities, our towns and our villages, our co-operative movement, our country elevator system, all rely on this sharing by the nation as a whole in the cost of moving grain. And, Mr. Chairman, no matter what amount of increase there would be in the present rate scale, as shown in Schedule

[Translation]

tion, et presque chaque année par la suite, elles ont reçu une subvention d'une façon ou d'une autre, directement ou indirectement. Je ne m'en plains pas, car sans les fonds publics, il n'y aurait peut-être jamais eu de chemins de fer au Canada, sauf peut-être entre Québec et Windsor. Pour sa part, le secteur privé n'aurait pas pu financer et exploiter le système que nous avons. Cela ne s'applique pas juste au Canada; il en est probablement de même dans tous les pays industrialisés du monde. Les États-Unis sont dans la même situation; soit des sommes d'argent et des concessions de terres considérables.

Monsieur le président, l'Ouest du Canada n'aime pas qu'on montre du doigt les producteurs de grain. C'est tout à fait injuste. Nous croyons aussi qu'il est juste et équitable que, puisque la plus grande partie de notre grain et de nos céréales est destinée à l'exportation, et puisque ces exportations profitent au pays dans l'ensemble, ce dernier devrait prendre part au coût du transport de ce grain avec les producteurs. Nous croyons que la part payée par les producteurs actuellement est leur propre part. Le pays partage le coût du transport du grain de provende vers certains endroits du Canada central et des régions de l'Atlantique. Le pays partage, en partie, le coût des mouvements de toutes natures dans les régions de l'Atlantique, et de là, vers le Canada central. Le pays contribue à un système de transport du grain et de la farine, système qu'on appelle taux Atlantique-Est, vers des endroits comme Halifax et Saint-Jean.

Une autre raison importante pour le pays de partager avec les producteurs de grain les coûts d'exportation du grain et du grain de provende est qu'il lui permet d'entrer en concurrence avec les pays subventionnant fortement la production et le transport du grain de nos concurrents. Je pense que le plus récent a été signalé par M. Mazankowski jeudi soir; la subvention accordée aux producteurs de grain de l'Ouest s'élève à 37c. par boisseau, tandis qu'elle est de \$1.12 par boisseau pour le producteur américain.

Monsieur le président, essayer d'avoir un régime selon lequel les producteurs de grain doivent plus que jamais faire concurrence à la trésorerie des autres pays est certainement une sorte de sérieuse injustice. La motivation pour fournir, encore, des fonds publics... aucune attrape financière... n'est rien de plus que la perpétuation des erreurs qui sont commises dans un cas semblable depuis 1881. Le pire, c'est que cela ne nous a pas servi de leçon. Vous savez que lorsque nous n'apprenons pas par expérience, nous sommes condamnés à répéter les mêmes erreurs. C'est ce que nous faisons.

Monsieur le président, comme je l'ai déjà dit, il est aussi important que les autres questions de loi le sont pour les autres régions du Canada. Il est essentiel pour les provinces des Prairies. Notre économie et, de nombreuses façons, l'existence de nos communautés, villes et villages, notre mouvement coopératif, notre système d'élevateurs, tous comptent sur ce partage du coût du transport du grain. Monsieur le président, peu importe le montant d'augmentation du barème actuel figurant à l'annexe II, cette augmentation sort de la poche des

[Texte]

II, that increase comes out of the pockets of the grain producers, because, as was pointed out by so many witnesses, we are a price-taker and not a price-maker.

Those who have advocated the abolishing of the rate, and particularly those organizations who advocate that who have nothing to do with growing or handling or transportation of grain... some did not know what they were talking about... all of them almost without exception are price-makers; but when their prices slump on international markets, when there is a downturn in the economy, when their production will not sell, they have a solution for that problem, however temporary it might be, that the grain producers do not have. A coal mine just can shut down the mine and lay off the people and wreck a community, or a lead and zinc mine, or an iron mine, or a copper mine. They can shut it down, but a grain producer cannot shut his farm down unless the bank does it for him. And this comparing of economic woes, relating them to some kind of equality of the economic woes as between grain producers and these other kinds of producers, is totally unfair and totally untrue.

Mr. Chairman, there just has to be a greater sense of fair play and justice come out of this committee and out of this Parliament than there has been to date on this issue. There is no argument from any side or any quarter in Parliament about the freeing up of the Dominion Coal Lands, although we want to see them also returned to the Province of British Columbia.

There is no argument about the need for massive investment to upgrade and modernize our railway system. There is no argument about that. There is a will in Parliament from all sides that that be done and no national government would dare allow it not to be done. Because it is an essential foundation to any economy and to all the country, it is something that is needed directly and indirectly by every citizen in Canada. So there is no argument on that score. But to place it in the context that it will not get done unless the farmer pays higher freight rates is the worse kind of economic blackmail and it is dishonest. Mr. Chairman, I think...

• 1000

The Chairman: Mr. Benjamin, would you wrap up your remarks, please.

Mr. Benjamin: I think this would be a remarkable and golden opportunity for this committee to send a message to Parliament. Parliament may or may not agree with it, but it would be a remarkable opportunity for this committee to send a message to the House of Commons, to the government, to the people of the country by passing this amendment. It would render a great service to people not only in western Canada but to the whole country.

The Chairman: Thank you. Mr. McKnight.

Mr. McKnight: Thank you, Mr. Chairman.

As my colleague from Vegreville, who moved this amendment, pointed out, this amendment is consistent with the amendments proposed by our party in Clause 34 of the bill, in the setting of the rates. And I would just like to reiterate some

[Traduction]

producteurs de grain, car, comme l'ont signalé tant de témoins, nous acceptons les prix, nous ne les fixons pas.

Ceux qui ont été pour l'abolissement du taux, surtout les organismes qui prétendent que nous n'avons rien à voir avec la culture, le transport ou la manutention du grain, certains ne savaient pas de quoi ils parlaient... tous, presque sans exception, sont des organismes qui établissent les prix. Toutefois, lorsque leurs prix baissent sur les marchés internationaux, lorsque l'économie chute, lorsque leur production ne se vend pas, ils ont une solution, toute provisoire qu'elle soit, que les producteurs n'ont pas. Une mine de charbon, peut fermer et congédier les mineurs et détruire une communauté, ou bien une mine de zinc, une mine de minerai de fer ou de cuivre. Ils peuvent les fermer, mais un producteur de grain ne peut rien faire du genre, à moins que la banque ne le fasse pour lui. Cette comparaison de malheurs économiques les reliant à une sorte d'égalité des malheurs économiques entre les producteurs de grain et les autres producteurs, est tout à fait injuste et fausse.

Monsieur le président, il faut absolument que le comité et le Parlement jouent franc-jeu, par rapport à jusqu'à maintenant sur cette question. Aucun bord au Parlement n'a d'argument au sujet de la libération des terrains houillers du Dominion, bien que nous voulions qu'elles retournent à la Colombie-Britannique.

Personne ne veut parler du besoin d'un investissement important pour la valorisation et la modernisation de notre système de chemin de fer. Cela est indiscutable. C'est le désir de tous les partis du Parlement que cela soit fait et aucun gouvernement national n'oserait le refuser. C'est une base essentielle à toute économie et à tout le pays, c'est une nécessité, directement et indirectement, pour chaque citoyen du Canada. Donc il n'y a aucune discussion à ce chapitre. Mais de le mettre dans le contexte que ça ne se fera pas à moins que l'agriculteur paie des tarifs de transport des marchandises plus élevés n'est que du chantage de la pire espèce et c'est malhonnête. Monsieur le président, je crois...

Le président: Monsieur Benjamin, voudriez-vous compléter vos observations, s'il vous plaît.

M. Benjamin: Je crois que ce serait une occasion remarquable et magnifique pour ce comité de faire parvenir un message au Parlement. Le Parlement peut être d'accord ou non, mais ce serait une occasion remarquable pour ce comité de faire parvenir un message à la Chambre des communes, au gouvernement, à la population du pays en adoptant cette modification. Ce serait un grand service à rendre, non seulement à la population de l'Ouest du Canada, mais à tout le pays.

Le président: Merci. Monsieur McKnight.

M. McKnight: Merci, monsieur le président.

Comme l'a fait remarquer mon collègue de Vegreville, qui a proposé cette modification, cette dernière est conforme aux modifications proposées par notre parti à l'article 34 du projet de loi, concernant l'établissement des taux. Je veux simplement

[Text]

of the rationale for this amendment in the consistency of the amendment that was put forward on Tuesday on clause 34, that the ability of the producer to pay over Schedule II is very much in doubt by those of us on this side of the committee. I think, Mr. Chairman, to be fair, it is very much in doubt by the members on the government side. It has been made evident that the inputs and the production of grain have increased some 300% in the last 10 years. World grain prices are at a 1973 price in real dollars. Mr. Chairman, we on this side have never questioned or been concerned about the desire or the needs to expand the system. We have continually said, as far back as the election campaign in 1979, that we recognized that the railroads should be compensated for the movement of grain so that they can continue to add to the system.

We at no time in those years suggested that the railroads were being paid adequately for movement of grain, but we look at what this will do, Mr. Chairman, in the context of our Clause 34 amendment, and what it does, it removes some \$200 million plus from the revenues that the railroads would receive, which is the contribution to constant cost.

Mr. Chairman, let us look back to some recent budgets. It may be unfair but it may be appropriate to point out that if Mr. Lalonde and the press corps are able to do a \$200 million photo opportunity in a budget, we think the producers in western Canada indeed deserve at least a \$200 million break until the study has been completed to their ability to pay. We have put forward in Clause 34 consistent with Clause 41 that we are on now, and we will further be putting forward amendments. We will be putting forward amendments in the form of a sunset clause that only affects the Crow's Nest statutory rates, not the investment that has been placed in this bill, given to the railroads to expand their capacity.

As we have mentioned before, over the next three crop years approximately \$1 billion a year will be given to the railroads in the form of branch line rehabilitation, hopper cars and contributions for the movement of grain. I do not dwell on the past that built the railroads, but in fact what Mr. Benjamin says is correct. Occasionally he forgets and other people forget that the Canadian National was given land in western Canada. He mentioned it today. I happen to be one of the farmers in western Canada who now farm some of that land.

• 1005

When we look to the needs of the railroads and the rationale for Clause 41, yesterday in Saskatchewan a record land sale was held for oil rights in the Province of Saskatchewan and in my area, around Kindersley, Canadian National oil was one of the high bidders. They have enough money, Mr. Chairman, to

[Translation]

répéter une partie du raisonnement pour cette modification dans la logique de la modification à l'article 34, proposée mardi, c'est-à-dire que ceux parmi nous de ce côté du comité doutent grandement de la capacité du producteur de payer au-delà de l'Annexe II. Pour être juste, monsieur le président, je crois que les membres du côté du gouvernement en doutent aussi. Il a été prouvé que les contributions et la production du grain ont augmenté de quelque 300 p. 100 dans les dix dernières années. Le coût mondial du grain est au coût de 1973 en dollars réels. Monsieur le président, de notre côté, le désir ou la nécessité d'agrandir le système ne nous a jamais inquiétés et nous ne l'avons jamais mis en question. Nous avons toujours dit, d'aussi loin que la campagne électorale de 1979, que nous admettions que les chemins de fer devraient être compensés pour le transport du grain pour qu'ils puissent continuer d'augmenter le système.

Nous n'avons jamais suggéré, durant ces années, que les agences de chemin de fer étaient suffisamment rémunérées pour le transport du grain, mais nous examinons ce qui arrivera, monsieur le président, dans le contexte de notre modification à l'article 34, et ce qui arrive est que, ça enlève plus de 200 millions de dollars des recettes que les agences de chemin de fer recevraient, ce qui est la contribution aux frais constants.

Monsieur le président, jetons un regard sur des récents budgets. Il est peut-être injuste mais il peut être opportun de faire remarquer que si M. Lalonde et les membres de la presse peuvent profiter d'une photographie pour ajouter 200 millions de dollars à un budget, nous croyons que les producteurs de l'Ouest du Canada méritent certainement une chance d'au moins 200 millions de dollars jusqu'à ce que l'étude sur leur capacité de payer soit complétée. Nous avons proposé des modifications à l'article 34 conformes à l'article 41 sur laquelle nous travaillons présentement, et nous allons continuer à proposer des modifications. Nous allons proposer des modifications sous forme d'article de temporisation qui concerneront les taux statutaire du Nid-de-Corbeau seulement et non pas l'investissement engagé dans ce projet de loi et donné aux agences de chemin de fer pour leur agrandissement.

Ainsi que nous l'avons déjà mentionné, au trois des trois prochaines campagnes agricoles, les agences de chemin de fer recevront environ un milliard de dollars par année pour la remise en état des embranchements ferroviaires, des wagons-trémies et contributions pour le transport du grain. Je ne veux pas m'étendre plus longuement sur le passé des chemins de fer, mais, de fait, ce que dit M. Benjamin est exact. Il oublie parfois et d'autres gens oublient que le Canadien National a obtenu des concessions de terrains dans l'Ouest du Canada. Il en a fait mention aujourd'hui. Je suis justement un des agriculteurs qui exploitent maintenant une partie de ce terrain.

Lorsqu'on se penche sur les besoins des compagnies de chemin de fer et sur la raison d'être de l'article 41, hier, pour obtenir les droits d'exploiter le pétrole de la Saskatchewan et, dans ma région, autour de Kindersley, les pétroles Canadien National étaient l'un des plus offrants. Ils ont assez d'argent,

[Texte]

become involved in enterprises outside of what they were originally established for.

The Chairman: But, Mr. McKnight, this bill does not deal with those enterprises . . .

Mr. McKnight: No, but Mr. Chairman . . .

The Chairman:—so let us speak to the amendment.

Mr. McKnight: Mr. Chairman, the amendment that has been placed here is an amendment that will allow the government to contribute to the expansion of the system and it is an amendment that will allow the producers to enjoy at least the protection they now have for the next three years, until a study has been done that can justify . . . either through the farmers' ability to pay or through the investments made by the rail companies into the expansion of the system. We can look at the profit picture of both railroads, not their enterprises but their railroads, and we see that even as early in the discussion of this bill as July 12, 1983 Wood, Gundy were recommending to their clients that they purchase Canadian Pacific before the bill was passed, because the added earnings in relation to the price per share at that time will increase drastically.

Mr. Chairman, the rationale for the amendment is apparent. It is consistent with what we put forward in Clause 34. I think anyone who is at all concerned or has any question in his mind about the ability of the producers to pay more and the need for the railroads to receive a contribution to constant costs would have to support this amendment, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Gustafson.

Mr. Gustafson: This amendment and this clause of the bill, I believe, speak to the very heart of the problem we face in this bill, from which came forward the amendment—the three-year freeze—and that is the rate, the ability, and how it will affect the producer.

I would like to draw to the attention of this committee what I think is a parallel, because of the direct contact I have had with the producers throughout the years and what I think is their ability to pay right now. It is the example of the national energy policy, which in my area put the producer in a position where he could not produce. I think this bill will put the primary producer, the farmer, in a position such that he simply cannot meet his obligations and operate under the rate that is proposed.

If you need a rationale for the amendments that have been made in this committee by the member from Vegreville, certainly this speaks to the very heart of the problem. If the producer is put out of commission and put in a position where he cannot compete in the marketplace, we are absolutely defeating not only the primary producer but the better good of the country of Canada, the overall good.

[Traduction]

monsieur le président, pour se lancer dans des entreprises sans aucun rapport avec leur vocation initiale.

Le président: Mais, Monsieur McKnight, le projet de loi ne concerne pas ces entreprises . . .

M. McKnight: Non, mais, monsieur le président . . .

Le président: . . . tenons-nous-en à l'amendement.

M. McKnight: Monsieur le président, l'amendement qui vient d'être proposé est un amendement qui permettra au gouvernement de contribuer à l'agrandissement du réseau et c'est un amendement qui permettra aux producteurs de jouir, au moins, de la protection qui leur est maintenant accordée, jusqu'à ce qu'une étude soit faite pour justifier . . . soit par la capacité de payer des agriculteurs ou par des sommes investies par les compagnies de chemin de fer pour agrandir le réseau. Nous n'avons qu'à regarder les profits réalisés par les deux compagnies de chemin de fer, non pas par leurs entreprises, mais bien par les compagnies de chemin de fer, pour se rendre compte que, déjà, le 12 juillet 1983, Wood Gundy recommandaient à leurs clients d'acheter des actions du Canadien Pacifique avant que le projet de loi ne soit adopté parce qu'à ce moment-là les bénéfices par action augmenteraient considérablement.

Monsieur le président, la raison d'être de l'amendement est évidente. C'est dans le même ordre d'idées que ce que nous avons dit pour l'article 34. Je crois que toute personne qui s'intéresse tant soit peu à la capacité des producteurs de payer davantage et à la nécessité d'octroyer aux compagnies de chemin de fer des subventions pour les frais constants, ou qui se pose des questions à ce sujet, appuierait cet amendement, monsieur le président.

Le président: Monsieur Gustafson.

M. Gustafson: À mon avis, cet amendement et cet article du projet de loi touchent le fond même du problème auquel nous sommes confrontés dans ce projet de loi et qui a donné lieu à cet amendement, le gel de trois ans, c'est-à-dire le taux, la capacité et comment ils toucheront le producteur.

Je voudrais attirer l'attention des membres du Comité sur ce que je crois être un parallèle, en raison de contact direct que j'ai eu avec les producteurs au cours des années et de ce que je crois être leur capacité de payer à l'heure actuelle. C'est l'exemple de la politique énergétique nationale, qui, dans ma région, a mis le producteur dans une situation où il ne pouvait pas produire. Je crois que ce projet de loi mettra le producteur du secteur primaire, l'agriculteur, dans une situation telle qu'il ne pourra tout simplement pas faire face à ses obligations et exploiter son domaine s'il est assujéti au taux proposé.

Si vous avez besoin d'une raison d'être pour les amendements qui ont été proposés au Comité par le député de Vegreville, alors je crois avoir touché le véritable fond du problème. Si le producteur est mis hors service et mis dans une situation où il ne peut soutenir la concurrence du marché, alors nous frustrons réellement non seulement le producteur du secteur primaire mais nous agissons également contre le meilleur intérêt du Canada.

[Text]

I think we have had, should I say, a graphic example in the national energy policy; we have tried to turn the thing around, but the damage has been done. If you look at the primary producer, the figures have been put before us in the background material that was laid out by the member from Vegreville for the committee, showing the increases and the position where farmers' income is down 29%. It would be absolutely immoral to place this kind of obligation in price and rate increase upon the farmers in light of the situation that we face. Hence it justifies, in my thinking, the amendments that were made by our party to Bill C-155.

• 1010

The Chairman: Thank you.

Mr. Neil.

Mr. Neil: Thank you, Mr. Chairman.

I agree entirely with what has been said by Mr. Mazankowski and my two other colleagues. I do have some difficulty with the particular amendment, and I have discussed it with Mr. Mazankowski. Unfortunately, he is on the telephone right now. It seems to me that the way the amendment is worded it limits the rate that the railway may charge to those rates set forward in Schedule II. That is not our intent; our intent is that the amount that the producer will pay is limited to the rate scale provided for in Schedule II. I was going to ask my colleague Mr. Mazankowski if he would withdraw his amendment, and I would then move a subamendment, which I will read now, which simply says:

41. The rate that a railway company may charge a producer for the movement of grain shall not exceed the rate scale provided for Schedule II of this Act.

That limits the amount that the producer will pay but does not interfere with the operation of the act with respect to the additional amounts that will be paid to the railways for the movement of grain.

I would like comments from Mr. Kroeger or Mr. Lefebvre with respect to my suggested amendment.

The Chairman: May I have the subamendment, please, Mr. Neil?

Mr. Neil: Well, it is not a subamendment... I was asking Mr. Mazankowski to withdraw his amendment, and I would substitute that in its place. He indicated that he was agreeable.

Mr. D. Lefebvre: I have no particular difficulty with the words themselves, although I must point out that, given the annual rate that is being set by the commission, just this clause per se without the whole context—and maybe the following amendments make this a coherent whole... but the clause per se is acceptable.

Mr. Neil: Do you mean the one that Mr. Mazankowski moved?

Mr. D. Lefebvre: No, the one you just suggested. Again, as long as other amendments are made so it becomes a coherent whole, it is okay.

[Translation]

Je crois que la politique énergétique nationale nous en fournit, si je puis m'exprimer ainsi, un exemple frappant: nous avons essayé de retourner en arrière, mais le dommage avait été fait. Si vous regardez le producteur du secteur primaire, les chiffres fournis dans la documentation que le député de Vegreville a remise au Comité indiquent des augmentations et montrent que le revenu des agriculteurs a diminué de 29 p. 100. Ce serait absolument immoral d'imposer ces augmentations de prix et de taux aux agriculteurs étant donné les circonstances. Par conséquent, cela justifie selon moi les amendements au projet de loi C-155 présentés par notre parti.

Le président: Merci.

Monsieur Neil.

M. Neil: Merci, monsieur le président.

Je me rallie entièrement aux propos de M. Mazankowski et de mes deux autres collègues. J'éprouve effectivement certaines difficultés avec cet amendement et j'en ai discuté avec M. Mazankowski, qui est malheureusement retenu au téléphone. Il me semble que le libellé de l'amendement limite le tarif pouvant être imposé par la société ferroviaire à ceux du barème de l'annexe II. Ce n'est pas là notre intention, nous voulons plutôt que le montant que paiera le producteur se limite au barème de l'annexe II. Je voulais demander à mon collègue M. Mazankowski s'il était prêt à retirer son amendement et je proposerais alors un sous-amendement qui dirait simplement:

41. Les taux imposés par les compagnies de chemin de fer aux producteurs pour les mouvements du grain ne dépasseront pas ceux du barème des tarifs figurant à l'annexe II de la présente loi.

Cela permettrait de limiter le montant à payer par le producteur sans nuire à l'application de la loi sur le plan des montants supplémentaires qui seront versés aux sociétés ferroviaires pour le transport du grain.

J'aimerais savoir ce que pense M. Kroeger ou M. Lefebvre de mon amendement.

Le président: Pouvez-vous me remettre le sous-amendement, s'il vous plaît, monsieur Neil?

M. Neil: Il ne s'agit pas exactement d'un sous-amendement. Je demandais à M. Mazankowski de retirer son amendement pour le remplacer par le mien. Il a manifesté son accord.

M. D. Lefebvre: Je ne vois pas de problème particulier dans le libellé même, mais je dois préciser que, compte tenu du tarif annuel déterminé par la Commission, cet article seul, hors contexte, peut-être les amendements suivants permettront-ils d'en arriver à un tout cohérent—mais l'article en soi est acceptable.

M. Neil: Voulez-vous dire l'amendement proposé par M. Mazankowski?

M. D. Lefebvre: Non, celui que vous venez de suggérer. Il est convenable à condition que les autres amendements soient formulés de façon à en arriver à un tout cohérent.

[Texte]

Mr. Neil: Yes, but do you agree that Mr. Mazankowski's amendment could create some problems without that clarification that I am putting in?

Mr. D. Lefebvre: What Mr. Mazankowski has put forward limits the rate charged by the railways to the rates provided for in Schedule II. So your amendment, I assume, authorizes the railways to charge more as long as it not the producer that pays for it.

Mr. Neil: That is correct. We want to ensure that the railway companies get the additional amount to make up for their losses. We do not want to limit the payments for moving the grain to those in Schedule II only, and this is what I am afraid Mr. Mazankowski's motion does.

The Chairman: Mr. Flis.

Mr. Flis: Mr. Chairman, I would like to ask Mr. Lefebvre if the amendment and subamendment still support the intent of keeping the Crow.

Mr. D. Lefebvre: Yes.

Mr. Flis: Thank you.

The Chairman: The question is whether or not Mr. Mazankowski with the consent of the committee would withdraw his amendment and it would be replaced by the one suggested by Mr. Neil.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I have had discussions with Mr. Neil and I would be willing to withdraw my amendment in support of Mr. Neil's.

The Chairman: All right.

• 1015

The amendment is that Bill C-155 be amended by deleting Clause 41 on page 22 and substituting the following therefor:

The rate that a railway company may charge a producer for the movement of grain shall not exceed the rate scale provided for in Schedule II of this bill.

Shall the amendment carry?

Mr. Mazankowski: Can we poll the members?

Amendment negatived: yeas, 4; nays, 5.

The Chairman: There are more amendments to Clause 41. Mr. Benjamin is next.

Mr. Benjamin: I move that Clause 41 of Bill C-155 be amended by striking out lines 2 and 3 at page 22 thereof and substituting the following therefor:

the movement of grain shall be those in effect on June 16, 1983.

The Chairman: The amendment will have the effect of making Clause 41 read:

The rates of a railway company for the movement of grain shall be those in effect on June 16, 1983.

[Traduction]

M. Neil: Bien, mais convenez-vous du fait que l'amendement de M. Mazankowski puisse créer certains problèmes sans les précisions que je propose?

M. D. Lefebvre: La proposition de M. Mazankowski limite le tarif imposé par les sociétés ferroviaires à ceux de l'annexe II. Je présume alors que votre amendement permet aux sociétés ferroviaires d'exiger un tarif plus élevé, en autant que ce ne soit pas au producteur.

M. Neil: C'est exact. Nous voulons nous assurer que les sociétés ferroviaires reçoivent les sommes supplémentaires nécessaires pour compenser leurs pertes. Nous ne voulons pas limiter les paiements pour le transport du grain aux seuls tarifs de l'annexe II et je crains que ce ne soit là l'effet de la proposition de M. Mazankowski.

Le président: Monsieur Flis.

M. Flis: Monsieur le président, j'aimerais demander à M. Lefebvre si l'amendement et le sous-amendement visent encore à conserver le tarif du Nid-de-Corbeau.

M. D. Lefebvre: Oui.

M. Flis: Merci.

Le président: Il faut déterminer si M. Mazankowski, avec le consentement du Comité, désire retirer son amendement, qui serait remplacé par celui qu'a proposé M. Neil.

M. Mazankowski: Monsieur le président, j'en ai discuté avec M. Neil et je suis prêt à retirer mon amendement en faveur du sien.

Le président: Très bien.

L'amendement proposé est que le projet de loi C-155 amendé par la suppression de l'article 41 en page 22 pour le remplacer par ce qui suit:

Les taux imposés par les compagnies de chemins de fer aux producteurs pour les mouvements du grain ne dépasseront pas ceux du barème des tarifs figurant à l'annexe II de la présente loi.

L'amendement est-il adopté?

M. Mazankowski: Pouvons-nous avoir le vote?

Amendement rejeté: 4 votes positifs, 5 votes négatifs.

Le président: D'autres amendements à l'article 41 ont été proposés. M. Benjamin est le suivante.

M. Benjamin: Je propose que l'article 41 du projet de loi C-155 soit amendé par la suppression de la ligne 3, en page 22, pour la remplacer par ce qui suit:

être ceux qui sont en vigueur le 16 juin 1983.

Le président: Cet amendement fait que l'article 41 se lirait comme suit:

Les taux des compagnies de chemins de fer pour les mouvements du grain doivent être ceux qui sont en vigueur le 16 juin 1983.

[Text]

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, this still does not preclude the government from providing to the railroads, any additional funds they deem appropriate—what they would consider towards the cost of hauling grain, or towards the rebuilding or investing in the railway system; it only maintains for the grain producer, the rates they are paying now.

The Chairman: Mr. Flis.

Mr. Flis: My question to Mr. Benjamin is, could he explain to the committee why he chooses June 16. I have seen this magic date in many of his amendments. Could you explain this to the committee?

Mr. Benjamin: As there were a number of earlier amendments to move, that was the day we composed the amendment. It could be September 14; I do not care. The only reason it was there is that it was the day it was written and discussed and approved by our caucus committee for submission.

Mr. Flis: Thank you.

The Chairman: It seems to me, following Mr. Mazankowski's advice, I have to be consistent. I have ruled previous amendments by Mr. Benjamin that had the effect of changing the intent of the bill which, in my opinion, this one does, out of order. I think I have to be consistent and rule this one out of order as well.

• 1020

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I just want to submit to you that the grounds you used to rule that Mr. Mazankowski's amendment was in order are equally valid to this amendment, on the grounds that Mr. Mazankowski's amendment also changed the intent of the bill for at least three years, because one of the intents of the bill is a rate-making system that will provide for increases for grain producers.

The Chairman: That is right, Mr. Benjamin, but at least Mr. Mazankowski's amendment referred to the schedule that was already in the bill. For that reason, although I expressed grave reservations about it, I let the committee decide on this one.

Mr. Benjamin: But the rates in effect on June 16 are the same as those used in the base rate scale in Schedule II.

The Chairman: Well, I will leave it to the committee to decide.

Amendment negatived: yeas, 4; nays, 5.

The Chairman: We have an amendment to add a new subclause to Clause 41. Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: The amendment that I am proposing, Mr. Chairman, would add a new clause . . .

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I am sorry to interrupt Mr. Mazankowski, but I have a further amendment in Clause 41 at line 3—our amendment number 42. Sorry, Maz.

[Translation]

M. Benjamin: Monsieur le président, cet amendement n'empêche toujours pas le gouvernement de verser aux sociétés ferroviaires tout montant supplémentaire qu'il juge convenable, que ce soit pour le transport du grain ou pour la réfection ou l'investissement dans le réseau ferroviaire. Il ne fait que préserver pour le producteur de grain le tarif qu'il paie actuellement.

Le président: Monsieur Flis.

M. Flis: J'aimerais demander à M. Benjamin s'il peut expliquer au Comité pourquoi il a choisi le 16 juin. Cette date magique revient dans plusieurs de ses amendements. Pouvez-vous nous expliquer pourquoi?

M. Benjamin: Nous avons plusieurs amendements à proposer avant celui-là et il s'agit de la date à laquelle il a été rédigé. La date pourrait être le 14 septembre, ce n'est pas important. Cette date figure seulement dans l'amendement parce qu'il s'agit du jour où notre comité du caucus l'a rédigé, en a discuté et l'a approuvé en vue d'une proposition.

M. Flis: Merci.

Le président: Pour suivre les conseils de M. Mazankowski, je crois qu'il me faut me montrer cohérent. J'ai décidé que les amendements précédents de M. Benjamin qui avaient l'effet de changer l'esprit du projet de loi, ce que fait selon moi le présent amendement, étaient contraires au Règlement. Je crois que je dois être logique et décider que ce dernier amendement est également irrecevable.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'aimerais seulement avancer que votre raisonnement pour déclarer l'amendement de M. Mazankowski conforme au règlement s'applique également au présent amendement, car celui de M. Mazankowski changeait également l'esprit du projet de loi pour au moins trois ans, puisque l'un des objectifs du projet de loi est d'instituer un système de détermination des tarifs prévoyant des augmentations pour les producteurs.

Le président: C'est exact, monsieur Benjamin, mais au moins l'amendement de M. Mazankowski se fondait sur l'annexe qui figure déjà au projet de loi. C'est pourquoi, malgré de sérieuses réserves, j'ai laissé la décision entre les mains du comité.

M. Benjamin: Mais les tarifs en vigueur le 16 juin sont les mêmes que ceux du barème de référence de l'annexe 11.

Le président: Alors, je laisserai le Comité en décider.

Amendement rejeté: 4 votes positifs, 5 votes négatifs.

Le président: Nous avons un amendement visant l'addition d'un nouveau paragraphe à l'article 41. Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: L'amendement que je propose, monsieur le président, ajouterait un nouveau paragraphe . . .

M. Benjamin: Monsieur le président, je suis désolé d'interrompre M. Mazankowski, mais j'ai un autre amendement

[Texte]

The Chairman: All right. Proceed, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I move that Bill C-155, An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof, be amended in Clause 41 by adding the following immediately after line 3 at page 22: "The railway company shall not impose a stop-off charge for the storage, milling or processing of grain in Canada".

I think Mr. Mazankowski wants to add an additional paragraph. I was just adding this to the three lines in Clause 41.

The Chairman: All right.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, this is one of the issues that Mr. Justice Hall, in his royal commission report of 1977, was most adamant about. There were a number of them, and this is one of them. Mr. Justice Hall, in his appearance before the committee as a witness in Regina, reiterated that this practice of the railroads must be stopped. There is no question that this kind of stop-off charge in western Canada contributed to our flour milling industry in the Prairies almost completely disappearing; I think there are only a couple of mills left. So much for the government's previous desires expressed so frequently about industrial development and processing development in western Canada. At the same time, railroads were allowed to contribute to reducing the processing capacity in western Canada, particularly at our flour mills.

• 1025

So, Mr. Chairman, some of these stop-off charges are just an unconscionable amount. This is not a major item in the whole context of the bill, but it is a significant item in relationship to the limited amount of our grain that is suitable for milling and processing in western Canada.

This would apply not only to wheat for the purpose of milling into flour, but to the other grains that can be processed into other kinds of flour or into other kinds of products. Obviously, Mr. Chairman, what is processed cannot be all consumed in western Canada, because the market is not big enough, but it is processed to that point and then shipped further on to a market in British Columbia or central Canada or for export. I would hope, as an aid to improved capacity for processing some of our production in the Prairies, that this amendment receives support from all sides.

An hon. Member: Call the question, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, Mr. Benjamin is proposing an amendment with respect to stop-off charges. I think the issue is broader than simply the question of stop-off

[Traduction]

visant la ligne 3 de l'article 41, notre amendement numéro 42. Désolé, monsieur Mazankowski.

Le président: Très bien. À vous, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, je propose que le projet de loi C-155, une Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence, soit amendé à l'article 41 par l'addition, immédiatement après la ligne 3 en page 22, à ce qui suit: «Il est interdit aux compagnies de chemins de fer d'imposer un droit d'escale pour l'entreposage, le broyage ou la transformation du grain au Canada».

Je crois que M. Mazankowski désirait proposer un paragraphe supplémentaire. Je ne fais qu'ajouter ces trois lignes à l'article 41.

Le président: Très bien.

M. Benjamin: Monsieur le président, il s'agit de l'une des questions à l'égard desquelles M. le juge Emmett Hall était le plus inflexible, dans le rapport présenté en 1977 par la commission d'enquête qu'il présidait. Il y avait plusieurs de ces questions et c'est l'une d'entre elles. M. le juge Hall, lors de sa comparution à Regina devant le Comité à titre de témoin, a réitéré qu'il fallait mettre fin à cette pratique des sociétés ferroviaires. Il n'y a aucun doute que ce genre de droit d'escale dans l'Ouest canadien a contribué à la disparition presque complète de notre industrie de la meunerie; il ne reste plus que quelques minoteries. Pourtant, le gouvernement a exprimé souvent par le passé son intention de favoriser l'expansion de l'industrie et de la transformation dans l'Ouest canadien. Simultanément, on permettait aux sociétés ferroviaires de contribuer à la réduction de la capacité de transformation dans l'Ouest canadien, en particulier dans nos minoteries.

Monsieur le président, certains de ces droits d'escale atteignent un niveau inacceptable. Ce n'est pas un élément crucial dans le contexte global du projet de loi, mais il s'agit d'un élément important compte tenu de la quantité limitée de notre grain convenant à la transformation et à la meunerie dans l'Ouest canadien.

Cet amendement ne s'applique pas seulement au blé destiné à être moulu en farine, mais également aux autres grains qui peuvent être transformés en farine ou autres produits. Il est évident, monsieur le président, que l'Ouest canadien ne peut pas consommer tout ce qu'il transforme, car son marché est trop petit, mais les produits peuvent être transformés là-bas et ensuite expédiés sur les marchés de la Colombie-Britannique, du centre du Canada ou de l'étranger. A titre de mesure d'aide à l'amélioration de la capacité de transformation d'une partie de notre production dans les Prairies, j'espère que cet amendement recevra un appui unanime.

Une voix: Demandez le vote, monsieur le président.

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, M. Benjamin propose un amendement visant les droits d'escale, mais je crois

[Text]

charges. I think there is a whole host of ancillary charges that come under the ambit of the same principle.

We have an amendment to propose in this regard, which is a little broader. We will be doing so at Clause 47, which will incorporate the concept of all ancillary charges, and that would have the effect of dealing with stop-off charges, switching charges and the whole host of ancillary charges which are in addition to the normal freight rate.

While we will probably support Mr. Benjamin's amendment, we believe it is probably in the wrong clause and could be more appropriately defined in a broader manner further on in Clause 47.

Amendment negated.

The Chairman: Mr. Mazankowski has an amendment.

Mr. Mazankowski: Yes, I move that Bill C-155 be amended by adding (1) after Clause 41 on line 1 of page 22 and by adding a new subclause 41.(2) immediately after line 3:

(2) Rates for the portion of domestic and export grain movements east of Thunder Bay or Armstrong, Ontario, on canola oil and canola meal crushed in the western division shall be established annually by the Commission at the minimum compensatory levels.

Mr. Chairman, that is the freight rate that applies at the present time east of Thunder Bay. It is important that that be continued in order to ensure that some protection be preserved for the crushing industry in western Canada.

• 1030

While canola products are being incorporated into the new statutory freight rate structure, that will not put the crushing industry in a better position in the event that the minimum compensatory rates east of Thunder Bay are removed. So what we are really doing here, Mr. Chairman, is incorporating the minimum compensatory concept, which arose out of a hearing under the provisions of, I believe, Section 23 of the National Transportation Act, where it was found that canola crushers were deemed to have been a captive shipper and where they were deemed to have been discriminated against, and as a result in the solution to that issue a minimum compensatory rate was established; and it is important that that be preserved.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski.

Do you have an opinion as to whether or not adding to this bill minimum compensatory rates to points east of Thunder Bay is beyond the scope of the bill, since the bill deals with grain in the western division, Mr. Lefebvre?

Mr. D. Lefebvre: I would think so, Mr. Chairman. The transportation of grain outside the western division is not a matter dealt with at all by the bill.

The Chairman: That is my impression too.

[Translation]

que la question est beaucoup plus large. Je crois que ce même principe touche une foule de frais dérivés.

Nous avons un amendement à proposer à cet égard, qui est un peu plus large. Nous le ferons à l'article 47, qui touche au concept de tous les frais dérivés, et cet amendement aurait comme effet de viser les droits d'escale, les droits d'aiguillage et tous les frais dérivés qui s'ajoutent au tarif de transport normal.

Nous appuierons probablement l'amendement de M. Benjamin, mais nous croyons qu'il ne survient pas à l'article le plus pertinent et qu'il serait défini de façon plus large et plus appropriée plus loin, à l'article 47.

Amendement rejeté.

Le président: M. Mazankowski désire présenter un amendement.

M. Mazankowski: En effet, je propose que le projet de loi C-155 soit amendé par l'addition de (1) après l'article 41, à la ligne 1 en page 22, et par l'addition du nouveau paragraphe 41.(2) immédiatement après la ligne 4, qui se lirait comme suit:

(2) Les taux appliqués aux mouvements du grain destiné au marché intérieur et à l'exportation à l'est de Thunder Bay ou Armstrong (Ontario), en ce qui concerne l'huile et la farine de colza broyées dans la division de l'Ouest sont établis annuellement par la Commission à un niveau compensatoire minimum.

Monsieur le président, il s'agit là du tarif de transport actuellement en vigueur à l'est de Thunder Bay. Il est important de le conserver afin de garantir le maintien d'une certaine protection de l'industrie du broyage dans l'Ouest canadien.

Même si l'on inclut les produits du canola au nouveau barème statutaire, on n'améliorera pas la position des concasseurs si l'on élimine les taux compensatoires minimaux à l'est de Thunder Bay. Ce que nous faisons donc en fait ici, monsieur le président, c'est incorporer au projet de loi le concept du taux compensatoire minimal qui, sauf erreur, est issu d'une audience tenue en vertu des dispositions de l'article 23 de la Loi nationale sur les transports. On a alors constaté que les concasseurs de canola semblaient avoir été des expéditeurs captifs et victimes de discrimination. À la suite du règlement de cette question, on a établi un taux compensatoire minimal qu'il importe de conserver.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski.

Monsieur Lefebvre, croyez-vous que le fait d'ajouter à ce projet de loi des taux compensatoires minimaux en direction de destinations situées à l'est de Thunder Bay dépasse la portée du projet de loi, comme celui-ci porte sur le transport des grains dans le secteur ouest?

M. D. Lefebvre: Je le croirais, monsieur le président. Le projet de loi ne traite aucunement du transport du grain à l'extérieur du secteur ouest.

Le président: C'est aussi mon impression.

[Texte]

Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, you and other committee members are aware of the importance of this issue. In effect this particular industry is going to be directly affected by this bill. It is an issue that has been discussed. There have been ongoing consultations and discussions. It has been the subject of a study. If we are to gloss over this thing and not deal with it in a substantive way, then I think we are not doing our job.

The fact is that this particular industry is going to be directly affected by the impact of this bill. I think inasmuch as that is occurring, then it becomes clearly a subject that should be considered. I would ask the parliamentary secretary, knowing that there have been ongoing discussions, whether he can enlighten the committee as to what steps have been taken in the last few recent days to deal with this all-important issue. If it cannot be resolved here, I think we cannot leave this issue until we are given some assurance that it is going to be dealt with in some other forum.

The Chairman: Before the parliamentary secretary answers, I just want to say to Mr. Mazankowski that I am not questioning the importance of it; I am simply questioning the procedural acceptability of it. No matter how important it is, if it is procedurally incorrect, I cannot change the procedure. It is my job to see that we stay within the procedures of the committee, and I suggest to Mr. Mazankowski that he does have other avenues besides the committee.

Mr. Mazankowski: But Mr. Chairman, would you not agree that given the fact that this bill does have a direct impact upon the freight rate-making mechanism for canola products, to that extent it is rightly a topic that should be discussed within the context of this committee? It is included now. These products are included under the statutory freight rate regime. Therefore, Mr. Chairman, irrespective of what Mr. Lefebvre has said, canola products very rightly belong in the discussion on this particular issue.

• 1035

The Chairman: I am not talking about the discussion, Mr. Mazankowski; I am talking about the amendment itself, as to whether or not it is procedurally acceptable. I will hear from Mr. Flis and Mr. Benjamin.

Mr. Flis: Thank you, Mr. Chairman. We are not undermining the importance of this issue; it is a very important issue. The question is, is it in order or out of order, and I am waiting for the Chairman's ruling. The key word here is east of Thunder Bay; whereas the bill addresses itself to west of Thunder Bay. Mr. Mazankowski asked what has been done in the last few days to correct this issue. You have already pointed out to him there are other avenues. The House of Commons is sitting now; and surely Mr. Mazankowski has heard of the Question Period, and he can ask the minister what has been done in the last few days.

[Traduction]

Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, les autres membres du Comité et vous-même connaissez l'importance de cette question. Le projet de loi affectera directement cette industrie. On a déjà discuté de cette question et les consultations et discussions se poursuivent. On a même fait une étude. Si nous glissons sur cette question sans l'aborder de façon concrète, nous ne faisons alors pas notre travail.

Il reste que cette industrie sera affectée directement par des répercussions de ce projet de loi. C'est pourquoi j'estime qu'il faudrait traiter de cette question. Comme les discussions se poursuivent, le secrétaire parlementaire pourrait-il dire au Comité ce que l'on a fait depuis quelques jours pour régler cette question des plus importantes? Si l'on ne peut la régler ici, nous ne pouvons la laisser de côté jusqu'à ce qu'on nous assure qu'on le fera ailleurs.

Le président: Avant que le secrétaire parlementaire ne réponde, je voudrais tout simplement dire à M. Mazankowski que je ne doute pas de l'importance de cette question. Je m'interroge simplement quant à son admissibilité sur le plan de la procédure. Peu importe son importance, si elle n'est pas admissible sur le plan de la procédure, je ne puis modifier celle-ci. Mon travail consiste à m'assurer que nous respectons la procédure au Comité et j'aimerais dire à M. Mazankowski qu'il a d'autres moyens d'intervention que le Comité.

M. Mazankowski: N'admettez-vous pas, monsieur le président, qu'il s'agit d'une question qu'il faudrait étudier au Comité, puisque le projet de loi a des répercussions directes sur le mécanisme d'établissement des taux de transport des produits du canola? Ces produits sont inclus au barème statutaire. C'est pourquoi, monsieur le président, peu importe ce qu'a dit M. Lefebvre, les produits du canola sont à juste titre visés par l'étude de cette question en particulier.

Le président: Je ne parle pas de la discussion, monsieur Mazankowski, mais plutôt de l'amendement même et je me demande s'il est recevable sur le plan de la procédure. Je vais donner la parole à M. Flis et à M. Benjamin.

M. Flis: Merci, monsieur le président. Nous ne minimisons pas l'importance de cette question. Elle est très importante. Il reste à savoir si elle est admissible ou non, et j'attends la décision de la présidence. Le mot clé ici est à l'est de Thunder Bay, alors que le projet de loi porte sur le transport à l'ouest de Thunder Bay. M. Mazankowski a demandé ce que l'on a fait depuis quelques jours pour corriger la situation. Vous lui avez déjà signalé qu'il y a d'autres moyens d'observation. La Chambre des communes siège présentement et M. Mazankowski a sûrement entendu parler de la période des questions. Il peut demander au ministre ce que l'on a fait depuis quelques jours.

[Text]

Mr. Mazankowski: I would call that a very flippant and irresponsible answer, Mr. Chairman.

The Chairman: I will hear from Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I welcome and support this amendment proposed by Mr. Mazankowski. I have one that is almost identical. I would remind you, Mr. Chairman, that the title of the bill says:

An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain . . .

That rapeseed and rapeseed products will be considered a grain and grain products. It says "western grain"; it does not say "in the western division". There is a direct linkage between the rates west of Thunder Bay and the rates east of Thunder Bay and Armstrong in the matter of rapeseed products . . . there is a direct linkage.

And may I remind the committee, Mr. Chairman, if you want to complete the bankruptcy and the closing down of the rapeseed crushing plants in the prairie provinces, with not only higher rates in the western division but also commercial rates east of Thunder Bay and Armstrong, for the benefit of an oil-seed crushing plant in Windsor in which Canadian Pacific Limited has a major interest, then you are going to ignore this issue. I submit that it is in order—the title of the bill does not show that it is intended to deal with rates only in the western division.

The Chairman: Mr. Hargrave, and then I have another question or two for the witnesses.

Mr. Hargrave: Mr. Chairman, I want to make a short intervention. If you, as the chairman, rule this out of order on a procedural basis, I am concerned, and I think the committee should be concerned, about the implications that flow from that in the light of the very able presentations by the canola producers when we were travelling; and they did make a very able presentation, not only the producers but the crushers. I think that aspect must be considered. If your procedural suggestion has some merit, then I think it is up to this committee to find a way of dealing with it, but within the context of this committee's hearing right now.

The Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, if I recall correctly, and I stand to be corrected, but it seems to me that when we had the minister before us and we questioned him on this important aspect, I think he said that he challenged the committee to make recommendations and provide some guidance to him on this matter. If we are not going to be able to do that in the form of a debate triggered by the movement of an amendment, how are we going to do it? I am not sure.

There are a number of issues, Mr. Chairman, upon which the minister asked us to comment, notwithstanding the fact that it may go somewhat beyond the context of this bill, because we are functioning under a rather strange set of circumstances here, in as much as we now have three major amendments that are going to be moved by the government that cannot be moved in this committee and we are going to

[Translation]

M. Mazankowski: Je dirais qu'il s'agit là d'une réponse très désinvolte et irresponsable, monsieur le président.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'accueille avec plaisir et j'appuie l'amendement de M. Mazankowski. J'en ai un qui est presque identique. Je vous rappelle, monsieur le président, que le titre du projet de loi est:

Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest . . .

Le colza et les produits du colza seront considérés comme du grain et des produits du grain. On parle des «grains de l'ouest» et non du «transport dans le secteur ouest». Il y a un lien direct entre les taux appliqués à l'ouest de Thunder Bay et ceux appliqués à l'est de Thunder Bay et d'Armstrong en ce qui concerne les produits du colza—il y a un lien direct.

Permettez-moi en outre de rappeler au Comité, monsieur le président, que si vous voulez pousser à la faillite et fermer les usines de concassage de colza dans les provinces des Prairies en appliquant non seulement des taux plus hauts dans le secteur ouest, mais aussi des taux commerciaux à l'est de Thunder Bay et d'Armstrong pour avantager une usine de concassage d'oléagineux à Windsor, dans laquelle le Canadien Pacifique Limitée a une participation majeure, vous ne tiendrez alors pas compte de cette question. J'estime que l'amendement est recevable, car le titre du projet de loi ne démontre pas qu'il vise uniquement les taux de transport dans le secteur ouest.

Le président: Monsieur Hargrave. J'aurais ensuite une ou deux autres questions à poser aux témoins.

M. Hargrave: Monsieur le président, j'aimerais faire une brève intervention. Si la présidence décide que cette question est irrecevable pour une raison de procédure, je m'inquiète, tout comme le comité devrait le faire, des répercussions qui en découleront à la suite de l'intervention très solide des producteurs de canola durant notre voyage. Leur intervention a été très solide, non seulement celle des producteurs, mais aussi celle des concasseurs. J'estime qu'il faut en tenir compte. Si les raisons de procédure que vous invoquez ont certains mérites, j'estime alors qu'il incombe au comité de trouver un moyen de régler la question, mais dès maintenant au Comité.

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, sauf erreur, et que l'on me corrige si je me trompe, il me semble que lorsque le ministre est venu témoigner et que nous l'avons interrogé sur cette question importante, il a mis au défi le comité de lui soumettre des recommandations et des conseils à ce sujet. Si nous ne pouvons le faire par le biais d'un débat soulevé par un amendement, comment allons-nous procéder? Je ne sais pas trop.

Monsieur le président, le ministre nous a demandé de faire des commentaires sur un certain nombre de questions même si elles peuvent outrepasser dans une certaine mesure le contexte du projet de loi, parce que nous travaillons dans des circonstances plutôt étranges. Le gouvernement proposera trois amendements majeurs qui ne peuvent être proposés au comité et nous devons attendre d'en prendre connaissance. Nous en

[Texte]

have to wait and see what they will look like. We have some idea, but there could be some changes when they are moved at the report stage.

Now, the minister challenged us to come up with some suggestions and recommendations with respect to how we might best see the utilization of the \$204 million Agricultural Adjustment Fund. That is not within the framework of this bill per se, but nevertheless he challenged us to do that. I think it was in the same spirit that he asked us to make recommendations and comment upon this very important and critical issue, because, as has been pointed out by the canola growers and the canola crushers, while their products are going to be included under the statutory framework if the minimum compensatory rates east of Thunder Bay are lifted, they will be in a worse position than they were before; certainly not any better. We are aware as well that at the present time there is a crusher subsidy that is paid by the federal government, and it is somewhat supplemented by the provincial governments, to offset the distortion as a result of the freight rate. We presume that will go by the wayside after the products of canola will be moved at the statutory freight rate. I guess, Mr. Chairman I am seeking your guidance. If we are to advance recommendations and opinions on this very important subject, if we cannot do it within the context of an amendment, how are we going to fulfil and respond to the invitation of the Minister?

• 1040

The Chairman: Mr. Flis.

Mr. Flis: At the very beginning of our clause by clause proceedings we did talk about an informal report to the minister. I think this would be an excellent item probably to include in such a report so the minister would get the concerns, the recommendations of the Opposition on this issue.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, am I to take it then that as the chief of this committee you will allow members, or you will entertain the kind of suggestion that has been advanced by Mr. Flis? Is it customary; does it break with tradition, or procedural practice?

The Chairman: The committee can certainly submit an informal report to the minister if it wishes to do so, but we cannot do it within the report to the House. In the report to the House we can only deal with the bill and the amendments we have made to it. There is a very formal procedure for reporting to the House. I cannot, and in fact the committee cannot, go beyond the bounds of the rules for submitting a report. There is no reason that I know of why the committee could not get together and compose an informal report to the Minister that would in fact incorporate some or all of the ideas and suggestions that have been put forward here that cannot be included in the bill because it is beyond the scope of the bill, or because it goes beyond the Royal recommendation. There again it seems to me, Mr. Mazankowski, your amendment is faulty because it would seem to me that it is adding an additional cost. Although you mention the Agricultural Adjustment Fund, that Agricultural Adjustment Fund is not a part of this bill.

[Traduction]

avons une certaine idée, mais il pourrait de plus y avoir des modifications lorsque les amendements seront proposés à l'étape du rapport.

Le ministre nous a mis au défi de lui soumettre des suggestions et des recommandations sur la meilleure façon, selon nous, d'utiliser les 204 millions de dollars du Fonds d'ajustement agricole. Cela ne fait pas partie de la portée du projet de loi en soi, mais il nous a quand même lancé le défi. Je crois que c'est dans la même veine qu'il nous a demandé de lui soumettre des recommandations et des observations sur cette question très importante et critique parce que, comme l'ont signalé les producteurs et concasseurs de canola, même si leurs produits seront inclus dans le barème statutaire, si les taux compensatoires minimaux à l'est de Thunder Bay sont supprimés, leur position sera pire qu'auparavant, certainement pas meilleure. Nous savons en outre qu'à l'heure actuelle, le gouvernement fédéral verse aux concasseurs une subvention, à laquelle viennent s'ajouter des paiements provinciaux, afin de compenser les disparités causées par les taux de transport. Nous supposons que cette subvention disparaîtra une fois que les produits du canola auront été inclus au barème statutaire. Je suppose que je vous demande conseil, monsieur le président. Si nous voulons soumettre des recommandations et des commentaires sur cette question très importante, et si nous ne pouvons le faire dans le contexte d'un amendement, comment pourrions-nous relever le défi du ministre?

Le président: Monsieur Flis.

M. Flis: Au tout début de l'étude article par article, nous avons parlé d'un rapport officieux au ministre. Je crois qu'il s'agirait là d'un aspect excellent que l'on pourrait inclure dans un rapport de ce genre, afin que l'opposition communique au ministre ses inquiétudes et recommandations à ce sujet.

M. Mazankowski: Monsieur le président, dois-je en conclure qu'en tant que président du Comité, vous allez accepter le genre de suggestion proposée par M. Flis? Est-ce la coutume? Cela enfreint-il la tradition ou la pratique sur le plan de la procédure?

Le président: Le Comité peut certes soumettre un rapport officieux au ministre s'il le désire, mais nous ne pouvons le faire dans le cadre du rapport à la Chambre. Dans celui-ci, il ne peut être question que du projet de loi et des amendements que nous y avons apportés. La procédure de rapport à la Chambre est très rigide. Je ne puis, pas plus que le Comité, passer outre aux règlements qui régissent la présentation d'un rapport. Rien n'empêche le Comité de soumettre au ministre un rapport officieux qui contiendrait en fait une partie ou la totalité des idées et suggestions mises de l'avant ici qui ne peuvent être incluses dans le projet de loi parce qu'elles dépassent la portée de celui-ci ou de la recommandation royale. Il me semble, monsieur Mazankowski, que votre amendement a des lacunes parce qu'il ajoute à mon avis des frais supplémentaires. Même si vous parlez du Fonds d'ajustement agricole, celui-ci n'est pas visé par le projet de loi.

[Text]

You asked how we might get those recommendations to the Minister? Mr. Flis' suggestion is one. Another one is for the committee to meet again with the Minister on an informal basis. There is no reason why we could not do it, for instance, even after we have reported. There is nothing to stop us from calling a meeting of the committee, and meeting informally and meeting the minister and giving him those suggestions. But I have listened to a lot of discussion on this because I know that members consider it to be very important. It is obvious to me on at least two grounds that the amendment is out of order, and that we cannot deal with it in that formal manner. I am now going to make a ruling, in fact . . .

Mr. McKnight: Mr. Chairman, I wanted to try to assist, if I could—and only in that way—before your ruling was made.

The Chairman: All right. I will hear from Mr. McKnight and Mr. Reid.

Mr. McKnight: I will be very brief, Mr. Chairman, because of the remarks made by my colleagues and Mr. Benjamin which I agree with. In the process that was prior to this bill, the Gilson process, the people that are represented in this part of the industry, the canola crushers, were not at any time, sir, made aware that the process was going to carry on with the inclusion of their products west and then counterbalance that, more than counterbalance that and impose a detriment to their industry, as it travelled east as a tradeoff.

• 1045

Mr. Chairman, just in the interest of fairness to people who contributed to and worked on the Gilson process, the only way to remedy what they feel is betrayal . . . Betrayal may be too strong a word, but it was definitely not the intention, I am sure, of the people who took part in the process, and it was not the understanding of the canola crushers that by the inclusion of their product west of Thunder Bay they would be trading off something east of Thunder Bay that would counterbalance any benefit they may get from that.

The Chairman: It is a point well taken, Mr. McKnight, but it does not change the procedure under which we operate. I remind you that I have given two reasons why I believe it is procedurally unsound.

Just a minute, Mr. Benjamin, I will get to you.

Mr. Benjamin: Before you rule here, it has to do with the . . .

The Chairman: Before I rule.

Mr. Benjamin: Yes, please.

The Chairman: Yes.

Mr. Benjamin: There is no way . . .

The Chairman: Let me finish, please.

We have talked about an informal report or an informal meeting with the minister. Because it goes beyond the royal recommendation, there is no way we can incorporate it in our

[Translation]

Vous demandez comment nous pourrions soumettre ces recommandations au ministre? M. Flis a proposé un moyen. Le Comité pourrait aussi rencontrer de nouveau le ministre officiellement. Rien ne nous empêche de le faire, même après avoir présenté notre rapport. Rien ne nous empêche de réunir le Comité, de nous réunir officiellement et de rencontrer le ministre pour lui transmettre ces suggestions. J'ai cependant écouté les nombreuses discussions à ce sujet parce que je sais que le député l'estime très important. Il est évident à mon avis que l'amendement est irrecevable pour au moins deux raisons et que nous ne pouvons l'étudier officiellement. Je vais maintenant me prononcer, en fait . . .

M. McKnight: Monsieur le président, j'aimerais apporter ma contribution, si vous me le permettez—et uniquement ainsi—avant que vous ne rendiez votre décision.

Le président: Très bien. Je vais donner la parole à MM. McKnight et Reid.

M. McKnight: Je serai très bref, monsieur le président, à cause des remarques de mes collègues et de M. Benjamin avec lesquelles je suis d'accord. Lors de l'étude qui a précédé ce projet de loi, l'étude Gilson, les représentants de ces secteurs de l'industrie, soit des concasseurs de canola, n'ont jamais été informés que l'on inclurait leurs produits dans l'Ouest et que l'on ferait bien plus que compenser cette inclusion en imposant un système qui jouerait au détriment de leur industrie en ce qui concerne le transport vers l'Est.

Monsieur le président, pour être juste envers ceux qui ont contribué à l'étude Gilson et qui y ont travaillé, la seule façon de remédier à ce qu'ils considèrent comme une trahison . . . Trahison est peut-être un terme trop fort, mais je suis sûr que telle n'était certainement pas l'intention de ceux qui ont participé au processus et que les concasseurs de canola ont compris que l'inclusion de leurs produits à l'ouest de Thunder Bay serait contrebalancée par des concessions quelconques à l'est de Thunder Bay ce qui éliminerait tout avantage qu'ils pourraient en tirer.

Le président: Nous comprenons bien votre point de vue, monsieur McKnight, mais cela ne change en rien la procédure qui régit nos travaux. Je vous rappelle que j'ai dit croire que cet amendement était irrecevable sur le plan de la procédure pour deux raisons.

Un instant, monsieur Benjamin, j'en arrive à vous.

M. Benjamin: Avant que vous rendiez votre décision, il est question . . .

Le président: Avant que je rende ma décision.

M. Benjamin: Oui, s'il vous plaît.

Le président: Oui.

M. Benjamin: Il n'y a vraiment pas . . .

Le président: Permettez-moi de terminer, s'il vous plaît.

Nous avons parlé d'un rapport officiel au ministre ou d'une rencontre officielle avec celui-ci. Comme cela outre passe la recommandation royale, nous ne pouvons vraiment le

[*Texte*]

report. That, I repeat, does not take away from the importance of it. If in an informal meeting or an informal report the members of this committee can convince the minister and the government that the mechanism should be changed, the opportunity is there at report stage for the amendment to be made; but it cannot be made in this committee.

Mr. Reid.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Mr. Chairman, the point I want to make is that while it is quite true that there is nothing in this bill that deals with the MCRs affecting canola exports to eastern Canada, the fact of the matter is that the government has said that when this bill goes through it will rescind the order in council that gives them MCRs. In point of fact, the government itself has taken the position that the two are linked. I quite accept the distinction you make that it is not directly in this bill, but I mean in a practical sense the two are linked.

The second point I want to make is that on this particular issue we have not heard from the Province of Ontario, which has made representations to the department and to the minister. I rather like the idea that you have suggested that we take it up afterwards. We can do that under the new rules, if we still have the rules when this goes back. At that time it would be well worthwhile, I think, for the committee to have that correspondence and information from Ontario so that the matter could be debated from all sides.

The Chairman: I think that is an excellent suggestion too.

Mr. Benjamin, briefly please.

Mr. Benjamin: Yes. Just briefly, there is no way Mr. Mazankowski's amendment or the one I have drafted would cost the government an additional nickel; there is no involvement of funds from the government whatsoever.

Also Mr. Chairman, there is the matter of an informal report. It has no status whatsoever. I am wondering, Mr. Chairman, would you, on behalf of the committee, write to the minister, with a copy to the government House Leader, asking for an order of reference to refer this matter—and there would probably be a list of a few other matters that have been ruled out of order because they go beyond the scope or the intent of the bill—to refer those matters to this committee and report back to the House so that there is some status and some weight and further looking at, including the point Mr. Reid just made, correspondence from Ontario on this issue?

To leave it on this informal basis, the minister can read the minutes and that is an official document; he can read the minutes of what has been said so far, but that is not going to necessarily contribute to the resolving of the problem. Would you, on behalf of the committee, write and request that this item and a few others be referred to the committee for study

[*Traduction*]

prévoir dans notre rapport. Je répète que cela ne diminue en rien l'importance de la question. Si une réunion ou un rapport officieux pouvaient permettre aux membres du Comité de convaincre le ministre et le gouvernement de modifier le mécanisme, l'étape du rapport permet de présenter l'amendement. On ne peut cependant le faire au Comité.

Monsieur Reid.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Monsieur le président, même s'il est tout à fait vrai qu'il n'y a rien dans le projet de loi qui traite des taux compensatoires minimaux qui affectent le transport du canola vers l'est du Canada, il reste que le gouvernement a déclaré que lorsque ce projet de loi sera adopté, il abrogera le décret du conseil qui accorde à ces producteurs les taux compensatoires minimaux. En fait, le gouvernement a lui-même déclaré que les deux sont liés. J'accepte d'emblée la nuance que vous avez fait valoir en disant qu'il n'en est pas question directement dans le projet de loi, mais je veux dire que sur le plan pratique, les deux aspects sont liés.

Deuxièmement, en ce qui concerne cette question en particulier, nous n'avons pas entendu de représentants de la province de l'Ontario qui avaient soumis des instances au ministère et au ministre. J'aime bien votre suggestion selon laquelle nous devrions donner suite à cette question ultérieurement. Nous pouvons le faire en vertu du nouveau règlement, s'il est toujours en vigueur lors de la présentation du rapport. J'estime qu'il vaudrait alors vraiment la peine pour le Comité de disposer de la correspondance et des renseignements provenant de l'Ontario afin que l'on puisse débattre de la question sous tous ses angles.

Le président: Excellente suggestion.

Monsieur Benjamin, soyez bref, je vous prie.

M. Benjamin: Très bien. L'amendement de M. Mazankowski ou le mien ne coûteraient pas le moindre cent de plus au gouvernement. Ces amendements n'engagent aucunement les fonds gouvernementaux.

Monsieur le président, il y a en outre la question du rapport officieux. Ce rapport n'a absolument aucune valeur. Je me demande, monsieur le président, si vous écriviez au ministre au nom du Comité, avec copie au leader du gouvernement à la Chambre, pour lui demander un ordre de renvoi de cette question au Comité... et il y aurait probablement une liste de quelques autres questions qui ont été déclarées irrecevables parce qu'elles vont au-delà de la portée ou de l'esprit du projet de loi... en lui demandant de faire rapport à la Chambre afin que ce rapport ait une valeur quelconque. Si l'on va plus loin, y compris l'argument que M. Reid vient tout juste de faire valoir, pourrait-on aussi obtenir la correspondance de l'Ontario à ce sujet?

Pour que tout demeure officieux, le ministre pourrait lire le compte rendu qui est un document officiel. Il peut lire le procès-verbal des travaux qui ont eu lieu jusqu'à maintenant, mais cela n'aidra pas nécessairement à résoudre le problème. Au non du Comité, voudriez-vous écrire au ministre et lui demander que cette question, ainsi que quelques autres, soient

[Text]

and report back, so that it does have some status and some weight?

The Chairman: I will take it under consideration, Mr. Benjamin, to see whether it is possible for me to do so.

Mr. Benjamin: If you would like to have a motion to that effect, I would be glad to move it.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I think Mr. Benjamin has made a very valid point—that this does not, with respect, change the royal recommendation. A minimum compensatory rate covers all variable costs and adds a portion . . .

• 1050

The Chairman: In the western division.

Mr. Mazankowski: Anywhere.

The Chairman: Anywhere.

Mr. Mazankowski: Anywhere.

A compensatory rate meets all the costs associated with the movement of that product. A minimum compensatory rate gives minimum profit or a minimum allowance above and beyond that. It could be 1%, it could be 1¢, it could be 10¢ . . . it could be anywhere from zero to 150. That is an issue that falls back in the lap of the railroads. And it was a rate that was arrived at by the CTC. It cost the government not one nickel. And so it does not exceed the Royal recommendation, with respect. And as Mr. Benjamin points out, this bill, irrespective of how you carve it or how you slice it, it has to do with the transportation, shipping and handling of western grain, and to amend certain acts in consequence thereof.

Now, under this bill, processed products of canola are going to be classified as a grain. So I think on the two counts, this particular amendment is in order. And I would respectfully submit that you consider it in that light.

The Chairman: Mr. Kroeger, would you give me your advice, please, on whether or not it would cost additional funds and whether or not it adds a new dimension to the bill.

Mr. Kroeger: Whether it cost additional funds or not would be at the discretion of the government in the sense that there is now, I believe, a subsidy that is paid annually from appropriations as opposed to payments that are made on a statutory basis. The government would have the option of taking this clause at face value, and saying, well, the railways are not allowed to charge any more than the minimum compensatory rate, and then there would be a quite separate decision as to whether the government chose to extend a subsidy to the railways to cover the difference between minimum compensatory rate and what the railways would otherwise charge.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, with respect, the subsidy that is currently being paid, I think, is to remove the distortion between the freight rate on processed and unprocessed oil seeds, and that only applies towards the movement between the western points and Thunder Bay and/or Vancouver. So that subsidy has absolutely nothing to do with the MCR, with respect. The subsidy that is currently being paid is a subsidy

[Translation]

renvoyées au Comité pour étude et rapport, afin que nos travaux aient une valeur quelconque?

Le président: Je vais étudier votre suggestion, monsieur Benjamin, afin de déterminer si je puis le faire.

M. Benjamin: Si vous voulez que l'on présente une motion et à cet effet, je serais heureux de le faire.

M. Mazankowski: Monsieur le président, l'argument de M. Benjamin est très valable et ne change en rien la recommandation royale. Un taux compensatoire minimal couvre tous les coûts variables et ajoute une partie . . .

Le président: Dans le secteur ouest.

M. Mazankowski: N'importe où.

Le président: N'importe où.

M. Mazankowski: N'importe où.

Un taux compensatoire s'applique à tous les coûts liés au transport du produit en cause. Un taux compensatoire minimal permet un profit minimum ou un montant minimum en sus de cela. Il pourrait s'agir de 1 p. 100, de 1 cent, de \$0.10—de n'importe quel chiffre de 0 à 150. Il s'agit là d'une question qui retombe sur les épaules des compagnies ferroviaires. C'est la CCT qui a fixé ce taux. Il n'en a pas coûté le moindre cent au gouvernement. Avec tout le respect que je vois dois, cela n'outrepasse pas la recommandation royale. Comme M. Benjamin l'a signalé, peu importe comment on le découpe ou rapièce, ce projet de loi porte sur le transport, l'expédition et la manutention du grain dans l'ouest et modifie certaines lois en conséquence.

En vertu de ce projet de loi, les produits transformés du canola seront reconnus comme des grains. C'est pourquoi j'estime cet amendement en particulier recevable et je vous demanderais respectueusement de l'étudier sous cet angle.

Le président: Monsieur Kroeger, pourriez-vous me dire s'il en coûterait plus et si cet amendement ajoute un nouvel aspect au projet de loi?

M. Kroeger: Qu'il en coûte ou non plus cher, ce serait à la discrétion du gouvernement qui, sauf erreur, verse maintenant une subvention annuelle à partir des affectations de crédit, et non des paiements statutaires. Le gouvernement aura le choix de prendre cet article au pied de la lettre et de dire que les compagnies ferroviaires n'ont pas le droit d'exiger plus que le taux compensatoire minimal. Il devrait alors prendre une autre décision quant à savoir s'il verserait aux compagnies ferroviaires une subvention destinée à couvrir la différence entre le taux compensatoire minimal et ce qu'elles exigeraient autrement.

M. Mazankowski: Monsieur le président, avec tout le respect que je vous dois, la subvention présentement versée est destinée à supprimer la disparité entre le taux de transport des oléagineux transformés et non transformés et ne s'applique qu'au transport entre des points d'expédition de l'ouest et Thunder Bay ou Vancouver. Cette subvention n'a donc absolument rien à voir avec le taux compensatoire minimal. Il

[Texte]

paid to reduce the distortion between the processed product and the raw product. The government has absolutely no compunction, it is certainly not compelled to pay anything to the railroads above an MCR in the form of a subsidy. So if the government wants to contribute above and beyond the MCR out of the goodness of their heart to the railroads, they can certainly do that. But there is no obligation under the terms of this bill or under the terms of my amendment that would force it to do that.

The Chairman: I am still having difficulty. If you turn to Clause 2.(1), you will find the definition of "movement".

2.(1) "movement", in respect of grain, means the carriage of grain by any railway company over any line of railway now or hereafter constructed

(a) from any point on any line of railway west of Thunder Bay or Armstrong to Thunder Bay or Armstrong,

(b) from any point on any line of railway west of Thunder Bay or Armstrong to a port in British Columbia for export, or

(c) from any point or any line of railway west of Thunder Bay or Armstrong to Churchill for export;

And I still have the same problem, and I have taken advice from my clerk, and I rule that the . . .

Mr. Mayer: Mr. Chairman, could I comment, before you rule? Just very briefly.

The Chairman: Very briefly, Mr. Mayer.

Mr. Mayer: I just point out to you, in the title it says:

An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain . . .

The Chairman: I know.

Mr. Mayer: Has that been pointed out?

The Chairman: It has been.

Mr. Mayer: Excuse me, Mr. Chairman.

• 1055

The Chairman: But the definition in the bill of movement is limited to points west of Thunder Bay. Therefore, I have to rule that the amendment is out of order. I do it reluctantly, but it is incumbent upon me to do so.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, on a point of order on the matter that is before you.

If you would prefer, I would be only too happy to move a motion requesting the Chair to write to the minister, with a copy to the Government House Leader, requesting that this matter and other matters be referred to the committee for study and report back to the House. If you would prefer, I would be quite happy to do it in that manner so that you would have a formal request from the committee to act in that manner on our behalf. I would be quite happy to move it now

[Traduction]

s'agit d'une subvention versée pour réduire la disparité entre le produit transformé et le produit brut. Le gouvernement n'est certainement pas obligé de verser aux compagnies ferroviaires une subvention supérieure à un taux compensatoire minimal. Si le gouvernement veut, par bonté, verser aux compagnies ferroviaires plus que le taux compensatoire minimal, il peut certes le faire. Cependant, ni le projet de loi ni mon amendement ne l'y obligeraient.

Le président: J'ai encore un problème. Si vous revenez à l'article 2.(1), vous y trouverez la définition de «mouvement du grain».

2.(1) «mouvement du grain» Transport du grain par une compagnie de chemins de fer sur toute ligne existante ou future

a) dans le sens ouest-est à destination de Thunder Bay ou d'Armstrong;

b) au départ de tout point situé à l'ouest de Thunder Bay ou d'Armstrong et à destination d'un port de Colombie-Britannique, pour exportation;

c) au départ de tout point situé à l'ouest de Thunder Bay ou d'Armstrong et à destination de Churchill, pour exportation;

Et j'ai toujours le même problème. J'ai demandé conseil du greffier du Comité et je décide que . . .

M. Mayer: Monsieur le président, me permettez-vous un très bref commentaire avant de rendre votre décision?

Le président: Très bref, monsieur Mayer.

M. Mayer: J'aimerais simplement vous signaler que le titre se lit ainsi:

Loi visant à faciliter les transports, l'expédition et la manutention du grain de l'ouest . . .

Le président: Je le sais.

M. Mayer: Vous l'a-t-on signalé?

Le président: Oui.

M. Mayer: Excusez-moi, monsieur le président.

Le président: La définition du mouvement du grain contenue dans le bill se limite cependant aux points situés à l'ouest de Thunder Bay. Je dois donc décider que l'amendement est irrecevable. Je le fais à contre-cœur, mais c'est mon devoir.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'invoque le Règlement au sujet de la question dont vous êtes saisi.

Si vous le préférez, je serai plus qu'heureux de proposer une motion demandant au président d'écrire au ministre, avec copie au leader du gouvernement à la Chambre, pour lui demander que cette question et d'autres questions soient renvoyées au comité pour étude et rapport à la Chambre. Si vous le préférez, je serai de plus heureux de procéder ainsi afin que le comité vous demande officiellement d'agir ainsi en son nom. Je serais très heureux de proposer cette motion mainte-

[Text]

or later in the day or, if you just want to willingly do it at our request, verbally here, whichever way you wish.

The Chairman: Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: Mr. Chairman, I think as we go through the remaining clauses, we are going to come to a number of these things that are complementary or supplementary to this bill and that once we reach the report stage, we take these complementary or supplementary items and determine that we will have a meeting with the minister to go over those.

The Chairman: I think that is entirely possible. In fact, I think it is even probable. I do not really think the motion is necessary, Mr. Benjamin, but it is up to you whether you move it or not. I will follow the instruction of the committee, obviously.

Mr. Flis.

Mr. Flis: Mr. Chairman, I would request you to put Mr. Benjamin's request down as the first item of business in our first steering committee meeting. Then we can blend that in with all the other work that this committee will have to the end of this year.

The Chairman: All right.

Clause 41 agreed to.

The Chairman: Before I call Clause 42, let us take a five-minute break.

• 1059

• 1105

The Chairman: Just before we proceed to Clause 42, in order to assist me and the clerk, could I have some indication from the committee as to a schedule of meetings beyond today?

Mr. Neil: Mr. Chairman, Mr. Mazankowski is out for a short period. I wonder if we could delay that discussion. I think there may be some indication that we meet tomorrow, at least in the morning. Perhaps we can wait until we are all here before we have that discussion.

The Chairman: I will take it after Clause 42, then, at your request, Mr. Neil.

On Clause 42.

Mr. Neil: I have an amendment to that.

The Chairman: Mr. Neil.

Mr. Neil: Mr. Chairman, I will read the amendment first. I move that Bill C-155 be amended on page 22 in Clause 42 by adding new Clauses 42.(a) and (b) after line 6. They will read:

(a) the Commission may, on its own motion or on receiving information by complaint or otherwise, conduct an investigation with respect to any condition of carriage contained in the tariff;

[Translation]

nant ou plus tard ou, si vous êtes disposé à le faire sur notre demande, à la proposer verbalement.

Le président: Monsieur Bockstael.

M. Bockstael: Monsieur le président, je crois qu'à mesure que nous en arriverons aux articles qui restent, nous allons rencontrer un certain nombre d'aspects complémentaires ou supplémentaires à ce projet de loi. Une fois rendus à l'étape du rapport, nous pourrions aborder ces aspects complémentaires ou supplémentaires et décider alors de rencontrer le ministre pour les examiner.

Le président: Je crois que c'est tout à fait possible. En fait, je crois que c'est même probable. Je ne crois pas vraiment que la motion soit nécessaire, monsieur Benjamin, mais c'est à vous de décider de la proposer ou non. Je suivrai de toute évidence les directives du comité.

Monsieur Flis.

M. Flis: Monsieur le président, je vous demanderais d'inscrire la demande de M. Benjamin au premier rang des travaux de la prochaine réunion du comité directeur. Nous pourrions alors regrouper cette question et tous les autres travaux que le comité devra exécuter d'ici à la fin de l'année.

Le président: Très bien.

L'article 41 est adopté.

Le président: Avant de passer à l'article 42, prenons une pause de cinq minutes. ??

Le président: Avant de passer à l'étude de l'article 42, pour aider le greffier ainsi que moi-même dans notre tâche, serait-il possible de connaître les intentions du Comité quant aux réunions à venir?

M. Neil: Monsieur le président, M. Mazankowski s'est absenté pour quelques minutes. Serait-il possible de retarder un peu cette question. Je crois qu'il se pourrait que nous nous rencontrions demain, à tout le moins dans l'avant-midi. Peut-être serait-il mieux d'attendre que tous soient présents avant d'en parler.

Le président: J'y reviendrai après l'étude de l'article 42, monsieur Neil.

Article 42.

M. Neil: J'ai un amendement à proposer.

Le président: Monsieur Neil.

M. Neil: Monsieur le président, je propose que l'article 42 du projet de loi C-155 soit modifié, par l'addition de nouveaux alinéas a) et b) après la ligne 7 de la page 22:

a) La Commission peut, de son propre chef ou après avoir reçu des renseignements pertinents, par voie de plainte ou autrement, enquêter sur toute condition de transport fixée par le tarif.

[Texte]

(b) should the Commission find, as a result of such investigation, that the condition of carriage is not in conformity with the provisions of this Act or the purposes and objectives thereto, it may disallow such condition of carriage or order that it be amended so as to comply with the provisions of this Act or the purposes and objectives thereto.

Mr. Chairman, I understand that in filing its tariff the railway company will also provide for certain conditions of carriage, which include, I understand, such things as ancillary charges, out-of-line charges, stopover charges and so on. If they do not at present have this power—and I would like to address that question to Mr. Kroeger... under the Railway Act, I think it is important, and may be important in any event, that we spell out the fact that the commission has this power to determine and satisfy itself that the railways are complying with the conditions of carriage and give them the opportunity or the power to make such changes as necessary.

Mr. Kroeger, I would like to ask you if this particular amendment is in order and whether you feel this would strengthen the commission's position vis-à-vis the tariff and the conditions of carriage.

The Chairman: Mr. Kroeger.

Mr. Kroeger: What we were just discussing amongst ourselves here, Mr. Chairman, is the point that in Mr. Neil's paragraph (b) he refers to an investigation of the condition of carriage and whether it is in conformity with the provisions of this bill. We were just trying to ascertain whether this bill specifies any conditions of carriage. Aside from the rate, I do not think it does, so I am not clear on how paragraph (b) of Mr. Neil's amendment could have any effect.

The Chairman: Mr. Neil, may I ask a question of Mr. Kroeger? Is that not basically covered by the responsibility of the Senior Grain Transportation Committee and the administrator?

Mr. Kroeger: Certainly for problems that arose about conditions of carriage one would expect them to be discussed there. It is quite possible that a recommendation could be made to the minister and, as one of the steps even leading up to a possible recommendation to the minister, one could, I suppose, use that clause that provides for the conduct of an investigation.

• 1110

So there are various kinds of remedies and measures possible, but having just seen the amendment I am a little puzzled as to how it could be made to work.

The Chairman: Mr. Lefebvre.

Mr. D. Lefebvre: For clarification purposes, Mr. Chairman, I wonder in what way Clause 52 is inadequate. This bill deals with rates, and does not specify any other conditions. It is "or rules and regulations". It is the normal powers of the CTC that would authorize them to regulate other conditions of carriage; their powers in that respect would not be impaired.

[Traduction]

b) Si, à la suite de cette enquête, la Commission conclut que ladite condition de transport est contraire aux dispositions de la présente loi, de son esprit ou de ses objectifs, elle peut rejeter cette condition ou ordonner qu'elle soit modifiée en fonction des dispositions de la présente loi, de son esprit et de ses objectifs.

Monsieur le président, je comprends qu'en déposant son tarif, la compagnie de chemin de fer fournira aussi certaines conditions reliées au transport comme les frais auxiliaires, les frais hors ligne, les frais d'arrêt en transit, et ainsi de suite. Si elle n'a pas ce pouvoir en vertu de la Loi sur les chemins de fer, et c'est à M. Kroeger que j'adresse cette question, je crois qu'il est important que nous établissions le fait que la Commission a le pouvoir d'établir et de s'assurer que les compagnies de chemin de fer remplissent les conditions relatives au transport et de lui donner la possibilité ou le pouvoir d'effectuer les changements nécessaires.

Monsieur Kroeger, j'aimerais savoir si l'amendement en question convient et si vous ne croyez pas qu'il renforcerait la position de la Commission par rapport au tarif et aux conditions du transport.

Le président: Monsieur Kroeger.

M. Kroeger: Monsieur le président, l'objet de la discussion actuelle est que M. Neil, dans son alinéa b), fait référence à une enquête sur la condition de transport et qu'il faut déterminer si elle respecte les dispositions du projet de loi. Nous étions en train de vérifier si le projet de loi stipule des conditions de transport. Sauf pour ce qui est du taux, je ne crois pas que ce soit le cas. Je vois donc mal comment l'alinéa b) de l'amendement de M. Neil pourrait avoir quelque effet que ce soit.

Le président: Monsieur Neil, j'aimerais demander à M. Kroeger si cela ne relève pas déjà de la responsabilité du Comité supérieur du transport du grain et de l'administrateur?

M. Kroeger: Pour ce qui est des problèmes relatifs aux conditions de transport, ce sont en effet le Comité et l'administrateur qui devraient en discuter, je pense. Il est possible qu'une recommandation puisse être faite au ministre et dans ce contexte, je suppose qu'on pourrait utiliser cet article prévoyant la réalisation d'une enquête.

Il y a en fait bien des solutions et bien des mesures possibles, mais après avoir vu l'amendement, je me demande un peu comment cela pourrait fonctionner.

Le président: Monsieur Lefebvre.

M. D. Lefebvre: À des fins d'éclaircissement, monsieur le président, je me demande en quoi l'article 52 ne convient pas. Le projet de loi traite des taux et ne spécifie aucune autre condition. Il s'agit de règles et de règlements. Ce sont les pouvoirs reconnus de la CCT qui l'autoriseraient à s'occuper d'autres conditions de transport. Ses pouvoirs à cet égard ne seraient pas amoindris.

[Text]

A concern that we had, certainly, was that there is a legal obligation on the railways when they publish a tariff of rates. We have defined tariff as a tariff of rates and conditions, because it is just something that is part of the same publication. But basically this bill says that when you publish some rates those rates shall be in conformity with the annual rate that has been published by the commission, or decided upon by the commission.

There is a period of 60 days wherein the commission can examine in detail the publication, the tariff published by the railways. If they find that any rate is not in accordance with the annual rate set by the commission, they can disallow that rate and force the railway to charge the statutory rate.

Mr. Neil: I appreciate that under Clause 42 they file and publish this tariff. But you indicated that along with the tariff are the conditions of carriage. It seems to me that is the package deal. It would cover these other items that I mentioned.

The commission should certainly have the opportunity of determining whether or not the railways have complied with the tariff as such, but also whether or not they are entitled to charge ancillary charges, out-of-line charges, and stop-over charges. What it does, as I say, is give the commission the opportunity to investigate and take action.

I am wondering if Mr. Thompson would be prepared to make a comment on this particular amendment.

Mr. Keith Thompson (Legal Counsel to the Committee): Mr. Chairman, I can, I think, bring a very vivid example of the kind of problem this amendment might address.

A few days ago the committee discovered that the railways had proposed a tariff that had on its face their definition of the word export. Fortunately, the committee was in the process of looking at the bill, and it felt so strongly that it fortified the definition of the word export to look after that. That is precisely the kind of condition of carriage, or tariff condition, that the railways can unilaterally put in a tariff. It is not a rate, but it is a very important condition of carriage.

I notice that in Clause 52 the words are carefully spelled out to speak of "rate". Since the word "tariff" includes conditions of carriage, I think Clause 52 might provide the commission with the kind of power it would need, for example, to quickly overturn another attempt to define a word incorrectly. If the word "rate" in Clause 52 were changed to "tariff", the clause might read: "to determine whether any tariff contravenes any provision of this Part".

The Chairman: That is good advice, I think, and it certainly is a lot more efficient way of solving the problem Mr. Neil is trying to solve, but I want to hear from Mr. Hackston and then Mr. Reid.

[Translation]

Une préoccupation que nous avons, cependant, était qu'il y ait une obligation légale s'appliquant aux compagnies de chemin de fer pour la publication d'un tarif de taux. Nous avons défini tarif comme un tarif de taux et de conditions parce que c'est quelque chose qui fait partie de la même publication. Or, fondamentalement, le projet de loi stipule que lorsqu'on publie des taux, ceux-ci doivent être conformes aux taux annuels publiés par la Commission ou établis par elle.

Une période de 60 jours est prévue pour que la Commission puisse examiner en détail la publication ou le tarif publié par la compagnie de chemin de fer. Si elle se rend compte qu'un taux ne respecte pas le taux annuel établi, elle peut rejeter le taux en question et forcer la compagnie à appliquer le taux statutaire.

M. Neil: Je constate que l'article 42 prévoit que les compagnies déposent et publient ce tarif. Vous avez aussi indiqué qu'en plus du tarif, il y a aussi les conditions de transport. Cela me semble constituer l'ensemble qui inclurait les autres frais que j'ai mentionnés.

La Commission devrait certainement avoir la possibilité de déterminer si les compagnies de chemin de fer ont respecté le tarif et aussi d'établir si elles peuvent réclamer les frais auxiliaires, hors ligne et d'arrêt en transit. L'article donne en fait à la Commission la possibilité d'enquêter et de prendre des mesures.

Je me demande si M. Thompson aurait quelque chose à dire sur cet amendement.

M. Keith Thompson (conseiller juridique du Comité): Monsieur le président, je peux donner un très bon exemple du genre de problème que cet amendement peut régler.

Il y a quelques jours, le Comité a découvert que les compagnies de chemin de fer avaient proposé un tarif qui contenait une définition du mot exportation. Heureusement, le Comité était en train d'étudier le projet de loi et il a décidé de renforcer la définition du mot exportation pour parer à ce genre de chose. C'est exactement le genre de condition de transport ou de condition tarifaire que les compagnies de chemin de fer peuvent introduire dans un tarif de façon unilatérale. Il ne s'agit pas d'un taux, mais c'est une condition très importante de transport.

Je remarque qu'à l'article 52, les mots sont minutieusement choisis pour parler de 'taux'. Étant donné que le mot 'tarif' comprend les conditions de transport, je crois que l'article 52 peut conférer à la Commission le genre de pouvoir dont elle aurait besoin, par exemple, pour s'occuper rapidement de toute autre tentative qui serait faite de définir un mot de façon incorrecte. Si on remplaçait le mot «taux» de l'article 52 par «tarifs», l'article deviendrait: «afin de déterminer si les tarifs enfreignent la présente partie».

Le président: C'est un très bon exemple, je pense, et c'est sûrement une façon beaucoup plus efficace de résoudre le problème que M. Neil essaie de solutionner. J'aimerais savoir ce qu'en pensent M. Hackston et M. Reid.

[Texte]

Mr. D. Hackston (Canadian Transport Commission): Mr. Chairman, if I understood Mr. Neil correctly, the situations he has cited were not conditions of carriage, but were rates. He talked about out-of-line haul charges and stop-off and transit charges. Now, they are rates for that particular service contained in a tariff. I guess at the moment those situations are not part of the bill.

The Chairman: Mr. Reid.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): I wonder if I could ask if the proposal by Mr. Neil would solve the problem we had addressed to us, I believe in Winnipeg, on the question of demurrage, where some shippers of specialty grain could find themselves stuck in the middle of a long carload. They would end up paying demurrage on their product because the railways could not be bothered to pull it out and take it to where it was supposed to go.

Mr. Hackston: Mr. Chairman, demurrage is a rate or a charge. In the case of demurrage, it is a charge, presumably, for the fact there is a delay in the handling of the car and to compensate, in effect, the railway for the costs associated with the delays. I suppose, if you will, it is a means, or purports to be a means, to foster efficiency.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): I think the point we are trying to make is the question of efficiency and also the question of fairness. In the case of the demurrage charges that I was raising, we had a situation there where it was convenient for the railways not to pull the cars out and the owner of the product in the cars was forced to pay demurrage. The question is: How can a shipper force the railways to do the sorts of things the railways claim they have to do? In other words, in this case the shipper had no great desire to pay the demurrage. He wanted to get his product delivered, but the railway was not able to find it and was not interested in doing it.

Does Mr. Neil's motion provide an escape clause to make sure that some action can take place instead of the existing one, which is that he has to go to court?

Mr. Kroeger: Mr. Chairman, I read that transcript, and my recollection is that the problem was not that the railways were at fault, but that the people at the terminals were calling forth cars in something of a random order and it was the order of calling forth the cars, determined by the terminals, that gave rise to the demurrage charges, rather than any action or inaction by the railways.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): That may well be, but my concern is how the shipper escapes these charges when he himself is not the system participant who is causing the difficulty.

Mr. Kroeger: I do not think he would escape it either by anything in the bill or by Mr. Neil's amendment.

The Chairman: Mr. Flis. I think we have solved the problem, by the way.

Mr. Flis: Mr. Chairman, I would like to ask Mr. Neil, the mover of the amendment, how his amendment (a) and (b), and

[Traduction]

M. D. Hackston (Commission canadienne des transports): Monsieur le président, si j'ai bien compris M. Neil, les choses dont il a parlé n'étaient pas des conditions de transport, mais des taux. Il a mentionné les frais de transport hors-ligne et les frais d'arrêt en cours de route et de transit. Or, ce sont des taux faisant partie des services contenus dans un tarif. Je pense que ces cas ne sont pas encore prévus dans le projet de loi.

Le président: Monsieur Reid.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Je me demande si la proposition de M. Neil résoudrait le problème qui nous a été soumis à Winnipeg, je crois, au sujet des surestaries, à l'effet que certains expéditeurs de grain particulier pourraient voir leurs chargements immobilisés au milieu d'une longue filée de wagons et qu'ils devraient se résigner à payer des surestaries parce qu'il leur serait impossible de forcer les compagnies de chemin de fer à sortir leurs chargements de la file et à les livrer aux endroits prévus.

M. Hackston: Monsieur le président, les surestaries sont des taux ou des frais qui sont imposés, je suppose, parce qu'il y a des retards au niveau de la manutention du wagon et pour dédommager la compagnie de chemin de fer des coûts reliés à ces retards. Je présume que c'est un moyen de favoriser l'efficacité.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Je crois que c'est une question d'efficacité et de justice. Dans le cas des surestaries dont je parlais, la situation était qu'il faisait l'affaire des compagnies de chemin de fer de ne pas sortir les wagons et que le propriétaire du produit que contenaient les wagons a été forcé de payer des surestaries. Le problème est de savoir comment un expéditeur peut forcer les compagnies ferroviaires à faire ce qu'elles doivent faire? Autrement dit, dans le cas qui nous occupe, l'expéditeur n'était pas très enthousiaste à l'idée d'avoir à payer des surestaries. Il ne voulait que voir son produit livré, mais la compagnie de chemin de fer était incapable de le repérer et n'était pas intéressée à le faire.

La motion de M. Neil prévoit-elle quelque chose pour remplacer le seul recours possible à l'heure actuelle consistant à aller devant le tribunal?

M. Kroeger: Monsieur le président, je lis la transcription de l'événement auquel M. Reid se réfère et si mes souvenirs sont bons, le problème n'était pas que les compagnies de chemin de fer étaient en faute, mais bien que les responsables affectés aux gares faisaient sortir les wagons de façon désordonnée et que c'était cela qui avait donné lieu aux surestaries plutôt qu'une action ou une inaction de la part des compagnies ferroviaires.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Cela peut bien être, mais mon problème est de savoir comment l'expéditeur peut éviter ces frais quand il n'est pas responsable du problème.

M. Kroeger: Je ne crois pas que rien ne puisse, ni dans le projet de loi ni dans l'amendement de M. Neil, lui éviter cela.

Le président: Monsieur Flis. Je pense que nous avons résolu le problème.

M. Flis: Monsieur le président, j'aimerais demander à M. Neil en quoi les paragraphes (a) et (b) de son amendement et

[Text]

the intent of it, differs from Clause 52, subclauses (1), (2) and (3). If I read that correctly, everything that he wants—giving powers to the CTC to investigate, to take action—is it not included in Clause 52?

The Chairman: It is only on rates, Mr. Flis.

Mr. Neil: Yes, that is only on rates. When we were looking at that, I was discussing it with the chairman and with Mr. Thompson, and it would seem if in Clause 52.(1) we change rate to tariff, and in Clause 52.(2) we excluded “rate included in a tariff”, it would read “determines that a tariff contravenes”, that would do the thing we are trying to do in this amendment.

Mr. Flis: I would like to ask Mr. Lefebvre a further question, or Mr. Kroeger. Does the CTC have these powers now under other acts?

• 1120

The Chairman: Mr. Hackston.

Mr. Hackston: I am sorry, I missed the beginning of Mr. Reid's question.

The Chairman: Does the commission have the power now to do the things that Mr. Neil is suggesting in his amendment—that power included in other bills?

Mr. Hackston: I guess I would have to defer to legal counsel on this to some extent, but I would think either under the Railway Act or perhaps under the National Transportation Act, Section 23, on appeal the commission would have the power to deal with this now.

The Chairman: Mr. Kroeger.

Mr. Kroeger: Mr. Chairman, to save the committee's time, I think we would see no problem with incorporating into Clause 52 a rather simple addition of wording along the lines Mr. Thompson suggested, which I think would capture what Mr. Neil is after. For example, we could say the commission would conduct an investigation to determine whether any rate “or other provision” included in a tariff contravenes any part of this proposed act. You would add the words “or other provision”. I think that would capture what Mr. Neil is after.

The Chairman: Mr. Lefebvre.

Mr. D. Lefebvre: I am sorry, a very technical problem. Mr. Hackston yesterday brought a question that I was going to raise at Clause 34. Presently a “tariff” is defined as any rate or condition that is published. Mr. Hackston points out that in fact it is not conditions, it is rates and rules and regulations that are published, and he requested that we change that when we come back to the definition.

The Chairman: We have stood Clause 34, so we can still do that.

Mr. D. Lefebvre: Yes, but here we are talking about any—when we say that a rate or any rule or regulation including a tariff contravenes . . . , the whole thing would be in order if it sounds okay.

[Translation]

leurs objectifs diffèrent de l'article 52 et des alinéas (1), (2) et (3). Si je lis bien l'article 52, tout ce qu'il désire—donner les pouvoirs d'enquête et de prendre des mesures à la CCT—y est inclus?

Le président: À propos des taux seulement, monsieur Flis.

M. Neil: Exactement, à propos des taux seulement. Je discutais justement avec le président et M. Thompson que si au paragraphe 52.(1), nous substituions le mot «tarifs» au mot «taux» et au paragraphe 52.(2), nous supprimions les mots «taux inclus dans un tarif», le paragraphe dirait «conclut . . . qu'un tarif enfreint», cela répondrait à ce que nous tentons de faire dans cet amendement.

M. Flis: J'aimerais poser une autre question à M. Lefebvre ou à M. Kroeger. La CCT a-t-elle déjà ces pouvoirs en vertu d'autres lois?

Le président: Monsieur Hackston.

M. Hackston: Je m'excuse, le début de la question de M. Reid m'a échappé.

Le président: La Commission a-t-elle à l'heure actuelle le pouvoir de faire ce que suggère M. Neil dans son amendement en vertu d'autres lois?

M. Hackston: Je crois que je devrais me référer au conseiller juridique sur ce point, mais je pense qu'en vertu de la Loi sur les chemins de fer ou de l'article 23 de la Loi nationale sur les transports, la Commission aurait le pouvoir de s'occuper de ces questions au besoin.

Le président: Monsieur Kroeger.

M. Kroeger: Monsieur le président, afin de ne pas faire perdre de temps au Comité, je crois que nous n'aurions aucune objection à ajouter à l'article 52 une formulation plutôt simple pour englober ce dont M. Thompson parlait, ce qui répondrait aussi au désir de M. Neil, je pense. Par exemple, nous pourrions dire que la Commission mènerait une enquête pour déterminer si des taux «ou d'autres dispositions» d'un tarif enfreignent une partie de la loi proposée. Nous ajouterions les mots «ou d'autres dispositions» et je pense que cela satisferait M. Neil.

Le président: Monsieur Lefebvre.

M. D. Lefebvre: Je m'excuse, mais il y a un problème technique. Hier, M. Hackston a soulevé une question que j'étais sur le point de soulever moi-même à propos de l'article 34. À l'heure actuelle, la définition de «tarif» est tout taux ou condition publiés. M. Hackston a soulevé qu'en fait, ce ne sont pas des conditions, mais bien des taux, des règles et des règlements qui sont publiés et il a demandé de modifier cela au moment où nous reviendrions à la définition.

Le président: Nous avons réservé l'article 34, cela est donc possible.

M. D. Lefebvre: Oui, mais nous parlons de tous les taux—si nous disions les taux, les règles ou les règlements incluant un tarif enfreignent . . . tout semblerait correct si cela convient.

[Texte]

The Chairman: All right. I have already suggested to Mr. Neil, and I believe he has accepted, withdrawing his amendment now and dealing with that particular aspect when we get to Clause 52.

Mr. McKnight.

Mr. McKnight: The intent of the bill, as we interpret it, is that all charges should be consistent with the bill. Would I be correct in that assumption: that the intent of this bill is that all charges should be consistent with the bill?

Mr. Kroeger: All charges covered by the bill have to be consistent with it.

Mr. McKnight: Therefore if we wish to be consistent in this bill, as applied to charges such as ancilliary, off-line, and stop-off, they should be calculated in the same manner as the calculation of tariff in this bill.

Mr. Kroeger: That is not what the bill says at present.

Mr. McKnight: That is the problem as we see it. Mr. Chairman, when ancilliary charges have multiplied by in some cases 1,300%, that is not consistent—if that practice continues, it is not consistent with the intent, as we see this bill. Or does it address something that Mr. Reid brought out, that of people who for no fault of their own . . . the only recourse they have is to go to court to get a change in rate applied to demurrage. But if you have your stop-off, your off-line, and your ancilliary rates charged in consistency with this bill, they will be charged in the same manner as on-line costs. And that, I think, Mr. Chairman, should be considered.

The Chairman: I think it should be considered, but probably in Clause 44.

Mr. Lefebvre.

Mr. D. Lefebvre: Mr. Chairman, if in Clause 44 some other charges are added, when we get to Clause 52 we could adjust the wording we have just suggested to capture whatever has been decided before.

The Chairman: Okay. Is that satisfactory, Mr. McKnight?

Mr. McKnight: Okay. We will have another run in Clause 44, then, Mr. Chairman.

The Chairman: Okay. So you are withdrawing your amendment.

Amendment withdrawn.

Clause 42 agreed to.

• 1125

On Clause 43

The Chairman: I have notice of an amendment by the government at line 7.

[Traduction]

Le président: Très bien. J'ai déjà demandé à M. Neil, qui y a consenti, de retirer son amendement pour l'instant et de reprendre la question au moment de l'examen de l'article 52.

Monsieur McKnight.

M. McKnight: De la façon dont nous l'interprétons, le projet de loi veut faire en sorte que tous les frais soient conformes à ce qui est dit dans le projet de loi. Ma supposition est-elle juste, à savoir que l'objectif du projet de loi est de faire en sorte que les frais soient conformes à ce qui est établi dans le projet de loi?

M. Kroeger: Tous les frais prévus dans le projet de loi doivent lui être conformes.

M. McKnight: Donc, pour être logique, les frais auxiliaires, hors-ligne et d'arrêt en transit devraient être calculés de la même façon que le tarif est calculé dans le projet de loi.

M. Kroeger: Ce n'est pas ce que dit le projet de loi à l'heure actuelle.

M. McKnight: C'est exactement le problème que nous percevons. Monsieur le président, quand les frais auxiliaires augmentent dans certains cas de 1300 p. 100, cela n'est pas conforme, si cette pratique continue, l'objectif du projet de loi. Cela voit-il à ce dont M. Reid a parlé au sujet de ceux qui ne sont aucunement responsables de la situation et dont le seul recours consiste à porter leur cas devant le tribunal pour obtenir une modification au niveau des surestaries? Si les frais d'arrêt en transit, hors-ligne et auxiliaires étaient fixés donc le projet de loi, ils seraient imposés comme ceux du transport. Je pense, monsieur le président, que cela vaut la peine d'être examiné.

Le président: Je le pense aussi, mais probablement au moment de l'étude de l'article 44.

Monsieur Lefebvre.

M. D. Lefebvre: Monsieur le président, si nous ajoutons d'autres frais à l'article 44, au moment de l'examen de l'article 52, nous pourrions ajouter les mots que nous venons tout juste de suggérer pour inclure tout ce qui aura été décidé auparavant.

Le président: C'est bien. Cela vous convient-il, monsieur McKnight?

M. McKnight: Oui. Nous allons donc reparler de l'article 44, monsieur le président.

Le président: D'accord. Donc, vous retirez votre amendement.

L'amendement est retiré.

L'article 42 est adopté.

Quant à l'article 43

Le président: J'ai un amendement proposé par le gouvernement à la 8^e ligne.

[Text]

Mr. Bockstael: Yes, I have it here.

The Chairman: Mr. Bockstael, please.

Mr. Bockstael: I move that Clause 43 be amended by striking out line 7 on page 22 and substituting the following:

43.(1) Each rate set out in a tariff shall be

and it continues. It is just to insert the number (1) so we can add a subclause (2).

Amendment agreed to.

Mr. Bockstael: Now subclause (2). By adding immediately after line 15 on page 22 the following:

(2) Where a rate authorized under this Part is higher or lower than that provided by this section the increase or reduction shall apply to the portion of the rate payable by the shipper in accordance with section 37.

The purpose of that is that if there were a discount coming the producer would benefit by putting this in: "by the shipper in accordance with section 37", rather than the railway and the government.

The Chairman: Mr. McKnight.

Mr. McKnight: Mr. Chairman, I guess now would be an appropriate time to ask the witnesses if they wish to put forward their definition of "shipper". I am serious about that, Mr. Chairman, because we did have from further discussion about the definition of "shipper" a commitment that the witnesses would look at it and report their findings to the committee. Now we are into a part where the government is proposing an amendment for shippers.

I think if we are going to proceed... and we have had several representations, and indeed a lot of people have—I think since we started this discussion—realized that the definition of "shipper" is certainly an integral part of this bill. Until we have the word "shipper" adequately defined, it impairs the functioning and the intent of this bill to determine who has what rights and who is responsible for what or who has what benefits from this bill. That is not very good English, but it conveys concerns that a lot of us have had. Indeed, members on the government side have expressed a concern about the definition of "shipper".

So, Mr. Chairman, with that I think it is an appropriate time to request a response from the officials.

The Chairman: Mr. Lefebvre.

Mr. D. Lefebvre: Mr. Chairman, I am still of the view that the best thing would be not to have any definition of "shipper" because I do not think it is required. However, at the request of Mr. McKnight we have prepared a definition that we are capable of living with. I suggest that the best place to put it would be when we come back to Clause 34, to add a definition for the purposes of Part II of "shipper". The definition that I have would read as follows: "shipper" means "any person,

[Translation]

M. Bockstael: C'est exact, je l'ai dit.

Le président: Monsieur Bockstael, à vous la parole.

M. Bockstael: Je propose de modifier l'article 43 en supprimant la 8^e ligne, à la page 22, et en la remplaçant par ce qui suit:

43.(1) Chaque taux prévu à un tarif est calculé

et ainsi de suite. Il s'agit seulement d'insérer le chiffre (1) afin de pouvoir ajouter un paragraphe (2).

L'amendement est adopté.

M. Bockstael: À présent le paragraphe (2). En ajoutant ce qui suit immédiatement après la 15^e ligne de la page 22:

(2) Dans le cas où un taux autorisé aux termes de la présente partie est supérieur ou inférieur au taux prévu par le présent article, l'augmentation ou la réduction s'applique à la partie du taux payable par l'expéditeur conformément à l'article 37.

Ce paragraphe vise à ce que si l'on acco-dait une réduction, le producteur en bénéficierait, en raison des termes «par l'expéditeur conformément à l'article 37», au lieu du chemin de fer et du gouvernement.

Le président: Monsieur McKnight.

M. McKnight: Monsieur le président, je pense que le moment est indiqué de demander aux témoins s'ils désirent présenter leur définition d'«expéditeur». L'affaire est sérieuse, monsieur le président, car nous avons pris, dans la discussion plus ample de la définition d'«expéditeur», l'engagement que les témoins étudieraient la chose et feraient rapport de leurs conclusions au comité. Nous en sommes maintenant à une partie où le gouvernement propose un amendement intéressant les expéditeurs.

A mon avis, pour pouvoir continuer... et plusieurs personnes nous ont exprimé leurs vues là-dessus, et même bien des gens, depuis que nous avons entrepris cette discussion, se sont rendus compte que la définition d'«expéditeur» fait certainement partie intégrante du projet de loi. L'absence d'une définition précise du mot «expéditeur» nuit au bon fonctionnement et au but du projet de loi, pour ce qui est de savoir qui possède tels ou tels droits, qui a telle ou telle responsabilité ou qui tire tels et tels avantages du projet de loi. Je ne m'exprime peut-être pas très bien, mais cela exprime la préoccupation de bon nombre d'entre nous. Et même, des membres ministériels du comité se sont posés des questions sur la définition d'«expéditeur».

J'estime donc, monsieur le président, que le moment est indiqué de demander l'avis des fonctionnaires.

Le président: Monsieur Lefebvre.

M. D. Lefebvre: Monsieur le président, je suis toujours d'avis que le mieux serait de ne donner aucune définition d'«expéditeur», parce que cela n'est pas nécessaire, à mon avis. Mais à la demande de M. McKnight, nous avons établi une définition dont nous pourrions nous accommoder. Il me semble que le meilleur endroit où l'inscrire serait quand nous reviendrons à l'article 34: nous pourrions ajouter la définition d'«expéditeur» pour les fins de la Partie II. La définition que

[Texte]

partnership, corporation or organization that enters into a contract with a railway company for the movement of grain".

Mr. McKnight: Could we have a copy? Or read more slowly.

The Chairman: Repeat it, please, Mr. Lefebvre.

Mr. D. Lefebvre: A "shipper" means "any person, partnership, corporation or organization that enters into a contract with the railway company for the movement of grain".

• 1130

Mr. McKnight: Any person, partnership, corporation or organization that enters into a contract for the movement of grain.

The Chairman: Enters into a contract with a railway company for the movement of grain.

Mr. Lefebvre: We have tried a number of alternatives. We could add "either directly on his behalf or through agents" and so on, but I think it just adds to the list. I think it is much preferable to let the normal rules that govern the relationship between an agent and a principal apply both for the railways and for the person who wants to ship.

The Chairman: Mr. McKnight.

Mr. McKnight: Mr. Chairman, I can accept everything up to "with a railway company". Could I understand why railway companies were the only defined carrier?

The Chairman: Maybe it was not there. I thought it was.

Mr. Lefebvre: Because in Part II we use the word "shipper," in two places. It is the portion of the "shipper" when we talk about the rate to ship grain, to move grain and in the clause that you have just mentioned when the railway has to have the portion of the shipper in the tariff equivalent to the shipper's portion of the rate set by the commission, so the only place in the part where we use "shipper" is in respect of the obligation and the right to pay a certain rate, no less, no more.

Mr. McKnight: But, Mr. Chairman, earlier on in the bill the committee passed an amendment... we have passed so many—where, if I recall, we gave the administrator the ability to enter into agreements with other modes of transport. Then how does "shipper", as it is defined by the officials, Mr. Chairman, react to that change that we made in the bill, by which the administrator has the authority to enter into agreements indeed with modes of transport other than railway companies?

Mr. D. Lefebvre: I know the clause you are referring to and...

Mr. McKnight: Good. Tell me which one it is.

[Traduction]

nous avons établie se lit comme suit: «expéditeur» Personne, société, compagnie ou organisme qui conclut un marché avec une compagnie de chemin de fer pour le transport du grain.

M. McKnight: Pourrions-nous en avoir copie? Ou bien relisez plus lentement.

Le président: Veuillez répéter, s'il vous plaît, monsieur Lefebvre.

M. D. Lefebvre: Un «expéditeur» est une «personne, société, compagnie ou organisme qui conclut un marché avec une compagnie de chemin de fer pour le transport du grain».

M. McKnight: Personne, société, compagnie ou organisme qui conclut un marché pour le transport du grain.

Le président: ... conclut un marché avec une compagnie de chemin de fer pour le transport du grain.

M. D. Lefebvre: Nous avons envisagé diverses formulations. Nous pourrions ajouter 'soit directement pour son compte ou par l'intermédiaire de mandataires' mais cela ne fait qu'ajouter à l'énumération, je pense. À mon avis, il est bien préférable de laisser les règles ordinaires régissant le rapport entre un mandataire et un commettant s'appliquer à la fois aux chemins de fer et à celui qui veut expédier.

Le président: Monsieur McKnight.

M. McKnight: Monsieur le président, j'accepte tout jusqu'à «avec une compagnie de chemin de fer». Saurait-on me dire pourquoi les compagnies de chemin de fer sont le seul transporteur figurant dans la définition?

Le président: Peut-être n'était-ce pas à cet endroit. Je pensais que c'était là.

M. D. Lefebvre: Parce que dans la Partie II, nous utilisons le mot «expéditeur» à deux endroits. Là où nous parlons du taux applicable à l'expédition du grain, aux mouvements du grain, et dans l'article que vous venez de mentionner, lorsque le chemin de fer, dans son tarif, doit rendre la partie de l'expéditeur équivalente à la partie du taux appliqué à l'expéditeur déterminée par la commission; le seul endroit de la Partie où nous employons le mot «expéditeur» est à l'égard de l'obligation et du droit de payer un taux donné, ni plus, ni moins.

M. McKnight: Mais, Monsieur le président, plus tôt dans ses travaux, le comité a adopté un amendement, nous en avons tant adopté, par lequel, si je me rappelle bien, nous avons conféré à l'administrateur le pouvoir de conclure des ententes avec d'autres modes de transport. Comment alors «expéditeur», dans la définition qu'en donnent les fonctionnaires, Monsieur le président, s'accommode-t-il de ce changement que nous avons apporté au projet de loi, par lequel l'administrateur est autorisé à conclure des ententes avec des modes de transport autres que les compagnies de chemin de fer?

M. D. Lefebvre: Je sais quel paragraphe vous avez à l'esprit et...

M. McKnight: Très bien. Dites-moi lequel.

[Text]

Mr. D. Lefebvre: Oh, yes, I can, I think, quite quickly. 17(4). I found it quickly but I do not like it:

The Administrator on behalf of the Minister may enter into agreements to provide for the movement of grain by motor vehicle transport where, in his opinion, such agreements would be in the best interest of the grain producers.

But surely it is not your intention to apply the system of rates provided for in Part II to eventual trucking contracts on a mileage basis.

Mr. McKnight: No.

Mr. Lefebvre: That would have that effect, I think, if we were to extend it to cover that.

Mr. McKnight: No, no.

The Chairman: I think the purpose of the amendment, if I remember correctly, was to allow for the contractual movement of grain by motor vehicle if it were to the advantage of the producer . . .

Mr. McKnight: Exactly.

The Chairman: —and therefore if it is going to be a higher tariff, it is not likely to be to the advantage of the producer.

Mr. McKnight: No, I was not concerned, Mr. Chairman, on that point and I was not trying to make that point. With this definition of shipper only being applied to railways, could there be a problem when it came to motor transport in defining shipper? In the definition of shipper, as it has been given to us by the officials, they are only defining shipper for railways. You are not defining shipper for any other mode of transport.

• 1135

Mr. Kroeger: That is because the bill purports to regulate only the shipment of grain by rail. Whatever kind of agreement the administrator might enter into, for the movement of grain by truck, it would presumably be a voluntary agreement between two parties, as opposed to something that was dictated by this bill. So for the purposes of the bill, all that you have to do is define, if you have to do it at all, a shipper by rail. There is nothing in the bill that purports to regulate shipment by any other mode.

Mr. McKnight: So the contract between the two parties, if there were another mode of transport used, would be negotiated and at that time the definition of shipper would be apparent in that negotiation.

Mr. Kroeger: Exactly.

Mr. McKnight: Okay.

The Chairman: Mr. Althouse.

Mr. Althouse: I do not have the definition in front of me, but I recall something to the effect that this definition describes the shipper as one who enters into a contract with a railway company for movement of grain. Would that mean, with that definition of a shipper then, that the problems that

[Translation]

M. D. Lefebvre: Oh oui, je puis vous le donner sur-le-champ: 17(4). Je l'ai trouvé rapidement mais il ne me plaît pas:

L'administrateur, pour le compte du ministre, peut conclure des ententes prévoyant les mouvements du grain par véhicule à moteur dans les cas où il est d'avis que ces ententes serviraient au mieux les intérêts des producteurs de grain.

Mais sûrement n'entendez-vous pas appliquer le régime tarifaire prévu à la Partie II à d'éventuels contrats de camionnage selon le kilométrage.

M. McKnight: Non.

M. D. Lefebvre: Cela aurait cet effet, je pense, si nous élargissons la définition pour comprendre les autres modes de transport.

M. McKnight: Non, non.

Le président: Je pense que l'amendement, si je me rappelle bien, visait à permettre les mouvements de grain à contrat par véhicule à moteur si c'était à l'avantage du producteur . . .

M. McKnight: Exactement.

Le président: . . . et donc, si le tarif doit être plus élevé, cela n'est pas susceptible d'être à l'avantage du producteur.

M. McKnight: Non, je ne m'inquiétais pas de ce point, Monsieur le président, et je ne tentais pas de le faire valoir. Comme cette définition de l'expéditeur ne s'applique qu'aux chemins de fer, est-ce que cela ne risque pas de poser un problème dans le cas du transport par route? Les fonctionnaires nous ont donné une définition d'un expéditeur qui ne s'applique qu'aux chemins de fer. Vous ne définissez pas l'expéditeur dans le cas des autres modes de transport.

M. Kroeger: C'est que le bill n'est censé régler que l'expédition de grain par chemin de fer. On présume que toute entente signée par l'administrateur relativement au mouvement de grain par camion serait une entente volontaire entre les deux parties et non pas une obligation au terme de ce bill. Par conséquent, aux fins du bill, la seule personne à définir, si toutefois c'est vraiment utile, c'est celle qui expédie par chemin de fer. Ce bill ne contient aucune autre disposition de réglementation des autres modes de transport.

M. McKnight: Par conséquent, toute entente entre les deux parties portant sur un autre mode de transport ferait l'objet de négociations, et une définition de l'expéditeur serait précisée en cours de négociation.

M. Kroeger: Exactement.

M. McKnight: D'accord.

Le président: Monsieur Althouse.

M. Althouse: Je n'ai pas la définition sous les yeux, mais il me semble qu'elle dispose que l'expéditeur est la personne qui conclut un contrat avec la compagnie de chemin de fer relativement au mouvement du grain. Est-ce qu'avec cette définition d'un expéditeur, les producteurs continueraient à

[Texte]

the producers ran into in the KIIST decision would continue to be a problem? The farmer himself was considered at that time, at least, to not have entered into a contract to ship the grain, that that was something done by either his elevator company or the Wheat Board. That would continue to be the case, then.

Mr. D. Lefebvre: That would continue. I might add that if it did not continue, it would mean that two different parties could claim the same damages. In other words, if you do not restrict the claim for damages to one person, it means that two persons can claim for the same damages. The railways, for instance, in that case would have had to pay the same damages to two different parties. You have one shipper.

The Chairman: Is that what you call double jeopardy?

Mr. D. Lefebvre: Costly.

The Chairman: Costly jeopardy.

Mr. Neil: Mr. Chairman, I have a question I would like to put to Mr. Bockstael. In his introductory remarks he indicated that one of the reasons for this particular clause is that the producer would benefit. I can see that the producer would benefit by any reduction in rate. But he certainly would not benefit, in fact he would be penalized, by any increase in rates. I am quoting your words, Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: That is correct.

Mr. Neil: It is not to the advantage of the producer, then, necessarily.

Mr. Bockstael: It works in both directions and it is either higher or lower, but it is more likely that when there is a reduction it will be of benefit to the shipper.

The Chairman: Mr. Kroeger.

Mr. Kroeger: Mr. Chairman, just to clarify that, under Clause 43.(1) there cannot be an increase in the rate beyond the prescribed level, except for certain special circumstances that we will come to later. But all increases in rates are controlled and subject to CTC approval. Therefore, what we are talking about are arrangements where less is charged, rather than more.

The import of Mr. Bockstael's amendment is that if you have a situation in which the government is paying 70% of the real costs of moving grain, and the producer is paying 30%, and you had a negotiation with the railway that said, okay, we will drop our rates from \$30 a tonne to \$29 a tonne, the government would get 70¢ of that dollar and the producer would get only 30¢.

Under the amendment moved by Mr. Bockstael, the producer gets the entire reduction and the government does not share in it.

The Chairman: Okay. Mr. Althouse.

• 1140

Mr. Althouse: Mr. Chairman, I would like to ask Mr. Thompson for clarification, in light of the interpretation of what a shipper is which has been offered and which has been

[Traduction]

avoir le genre de problèmes qu'ils ont eus à l'occasion de la décision KIIST? À l'époque, on avait jugé que l'agriculteur n'avait pas conclu de contrat pour l'expédition du grain, que cela avait été fait soit par sa compagnie d'élevateur, soit par la Commission du blé. J'imagine que ce serait toujours pareil.

M. D. Lefebvre: Effectivement. J'ajoute que si cela changeait, cela signifierait que deux parties différentes pourraient réclamer des dommages. Autrement dit, si vous ne limitez pas les dommages à une seule personne, deux personnes peuvent faire une réclamation pour les mêmes dommages. Par exemple, dans un cas de ce genre, les compagnies de chemin de fer devraient verser les mêmes dommages à deux parties différentes. Il n'y a qu'un seul expéditeur.

Le président: C'est ce qu'on appelle le double risque?

M. D. Lefebvre: Coûteux.

Le président: Risque coûteux.

M. Neil: Monsieur le président, j'ai une question à poser à M. Bockstael. Dans ses observations au début, il a dit qu'une des justifications de cet article, c'est que le producteur y trouverait son compte. Je comprends bien que le producteur profite d'une réduction du tarif; Mais ce dont il ne profite pas, ce qui le pénalise en réalité, c'est l'augmentation des taux. Je cite vos propres termes, monsieur Bockstael.

M. Bockstael: C'est exact.

M. Neil: Autrement dit, le producteur n'en profite pas forcément.

M. Bockstael: Cela va dans les deux sens, cela dépend d'une augmentation ou d'une diminution, mais en cas de diminution, selon toutes probabilités, c'est l'expéditeur qui en profite.

Le président: Monsieur Kroeger.

M. Kroeger: Monsieur le président, une précision; au terme de l'article 43.(1) le tarif ne peut dépasser le niveau prescrit, sinon dans certaines circonstances particulières qui se présenteront plus tard. Cela dit, toutes les augmentations de tarif sont assujetties de l'approbation de la CTC. Par conséquent, les taux ont tendance à diminuer plutôt qu'à augmenter.

L'importance de l'amendement de M. Bockstael, c'est que dans un système où le gouvernement paie 70 p. 100 des coûts réels du transport des grains pendant que le producteur en paie 30 p. 100, en cas de négociations avec les chemins de fer, si ceux-ci acceptent de baisser leurs tarifs de \$30 à \$29 la tonne, le gouvernement recevrait 70 cents de ce dollar et le producteur n'en recevrait que 30.

Avec l'amendement de M. Bockstael, c'est le producteur qui touche la totalité de la réduction, le gouvernement ne reçoit rien.

Le président: D'accord. Monsieur Althouse.

M. Althouse: Monsieur le président, j'ai une précision à demander à M. Thompson au sujet de la définition d'un expéditeur, que nous avons entendue et qui est couramment

[Text]

part of the trade. I am a little confused now because of the response Mr. Bockstael gave, where the producer is suddenly being included in here, whereas the clause before us specifies that it is not the producer but the shipper who would benefit. I want to ask Mr. Thompson if there is any disparity here, or in this case does it mean the same thing? How do we identify, as we go through, whether it is the shipper who is getting the benefit or the producer who is getting the benefit, given the requirement in the proposed definition of "shipper" which says it must be the person who enters into the contract for the shipping who is in fact the shipper, rather than the man who produces the grain?

Mr. Thompson: The amendment that has been advanced by the government makes it quite clear that this benefit will be payable to the shipper. But I think it has been demonstrated that in actual practice the shipper is in many cases not the producer. So I suppose it would be necessary for the producer and shipper to reach some accord in terms of who would actually get this benefit.

One of the observations, if I am not mistaken, in the Kiist case, was that... I believe it said the Wheat Board was a shipper, and a major shipper. So if that observation is correct, they would be the beneficiary, at least in the first instance, of any premium they get back. That would be my opinion.

Mr. Althouse: So we would have to assume the Wheat Board would then pay any benefit or would deduct from final payments any extra costs, and manage the differences that way.

Mr. Thompson: I do not think it is really within the purview of this bill to determine that. I think it is outside. It would be a contractual understanding between the producer and the Wheat Board, for example, which is a matter of pure commerce, I would think, between the two of them.

The Chairman: Mr. Kroeger.

Mr. Kroeger: Just to supplement Mr. Thompson's comment, the simple answer to Mr. Althouse's question is that one would rely on normal competitive forces. If Sask Pool are negotiating discounts with the railways and pocketing the difference and UGG are negotiating discounts with the railways and passing them on to the producer, automatically it becomes more attractive for a producer to deliver his grain to UGG.

The Chairman: So it is left to the marketplace.

Amendment agreed to: yeas, 5; nays, 4.

• 1145

Mr. Mayer: Mr. Chairman, we have an amendment in order to be consistent with the proposal that was advanced the other night to keep the producer's contribution constant for three years. I would simply move that Bill C-155 be amended by deleting Clause 43 on page 22.

The Chairman: I would like to see it, but it sounds to me as if it is out of order, Mr. Mayer.

[Translation]

acceptée. Je trouve que la réponse de M. Bockstael introduit une certaine confusion puisque soudain il inclut le producteur. Or, dans l'article que nous avons sous les yeux, ce n'est pas le producteur, mais bien l'expéditeur, qui bénéficie. Est-ce que c'est une anomalie ou bien est-ce que dans ce cas cela signifie la même chose? Qu'est-ce qui nous dit dans les différentes circonstances que c'est l'expéditeur qui profite ou bien le producteur puisque la définition d'expéditeur précise que c'est la personne qui conclut le contrat pour l'expédition qui doit être considérée comme l'expéditeur et non pas le producteur du grain?

M. Thompson: L'amendement proposé par le gouvernement explique clairement que cette remise profitera à l'expéditeur. Mais nous savons que dans la pratique, très souvent, l'expéditeur n'est pas le producteur. Par conséquent le producteur et l'expéditeur vont probablement devoir se mettre d'accord sur le bénéficiaire de cette remise.

Dans l'affaire Kiist, on avait déterminé, entre autre choses, que la commission du blé était un expéditeur, un expéditeur important. Dans ces conditions, c'est la commission qui serait bénéficiaire, au moins la première fois, en cas de remise. C'est mon opinion.

M. Althouse: Il faudrait donc prendre pour acquis que la commission du blé verserait toute remise en cause ou bien déduirait tous les coûts supplémentaires du versement final, ce qui aurait pour effet d'absorber la différence.

M. Thompson: Ce bill n'est pas là pour déterminer ce genre de chose. Cela dépasse le cadre de ce projet de loi. Il s'agirait d'une entente contractuelle entre le producteur et la commission du blé, par exemple, une question purement commerciale, entre ces deux parties.

Le président: M. Kroeger.

M. Kroeger: Pour compléter l'observation de M. Thompson; on peut répondre très simplement à la question de M. Althouse en disant que les forces concurrentielles normales du marché joueraient librement. Si le pool de Saskatchewan négocie des remises avec les chemins de fer et empoche la différence, si les syndicats de producteurs de grain négocient des escomptes avec les chemins de fer et en font profiter les producteurs, automatiquement les producteurs vont vouloir livrer leur grain au syndicat de producteurs des grains.

Le président: Ce sont les lois du marché qui jouent.

L'amendement est adopté par cinq voix contre quatre.

M. Mayer: Monsieur le président, pour être logique avec la proposition de l'autre soir visant à geler la contribution des producteurs pour une période de trois ans, je proposerais simplement que le Bill C-155 soit amendé par la suppression de l'article 43, à la page 22.

Le président: J'aimerais voir l'amendement, mais j'ai l'impression qu'il est irrecevable, monsieur Mayer.

[*Texte*]

Mr. Neil: I cannot understand how you can make these off-the-cuff decisions.

The Chairman: It is obviously out of order, because it is not within the power of the committee to delete a clause. You can vote for or against, but you cannot delete. You have tried. We will give you A for effort.

Mr. Neil: Just testing.

The Chairman: Yes, there is a fair amount of that.

On Clause 44.

Mr. Mayer: Mr. Chairman, would it be in order . . .

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Mr. Chairman, may I ask Mr. Kroeger whether Clauses 44.(1), (2) and (3) are not the clauses that maintain the old Crow distortions?

Mr. Kroeger: You can pick your own word, but they certainly represent a perpetuation of what has existed since the 1920s.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Why did the Gilson group and the study groups afterwards agree to continue these distortions?

Mr. Kroeger: It was just too complicated to try to deal with some of the major ones in the time that was available. I think I should let Mr. Hackston talk about some of these curious arrangements, if the committee wants to hear about them. We think . . .

The Chairman: Mr. Kroeger, you should know better than to use the expression "if the committee wants to hear about them". You know the committee wants to hear about everything.

Mr. Kroeger: I think I would like to let Mr. Hackston start off on this one.

The Chairman: Mr. Hackston, can you give us a two-minute dissertation that will explain the whole thing to us?

Mr. Hackston: I can try, Mr. Chairman. It may prolong the discussion somewhat beyond my two minutes, though.

The Chairman: It may not, too.

Mr. Hackston: All right. What is incorporated in Clause 44 in fact goes back to the general freight rates investigation held by the Board of Railway Commissioners from 1925 to 1927. In 1927 they issued their report, which was fairly lengthy, and in conjunction with the report they issued General Order No. 448, which has been referred to many times here before.

In the findings in their report they discussed—before that time the Crow level of rates did not apply to west-coast ports, there had been a higher level of rates. They found in General Order No. 448 that the Crow level of rates should be extended to Vancouver and Prince Rupert. They also found that in computing the rates to Vancouver and Prince Rupert the mileage over Canadian National from Edmonton to Vancouver should, in effect, be used as the yardstick, not only for CN

[*Traduction*]

M. Neil: Je ne comprends pas comment vous pouvez prendre des décisions si rapides.

Le président: Il est évident que c'est irrecevable; car le Comité n'a pas le pouvoir d'abroger un article. Vous pouvez voter pour ou contre, mais vous ne pouvez pas l'abroger. C'est un bel effort pour lequel je vous accorderai un A.

M. Neil: Je voulais simplement vous mettre à l'épreuve.

Le président: Oui, cela se produit souvent.

Article 44.

M. Mayer: Monsieur le président, est-ce qu'il serait recevable de . . .

M. Reid (Kenora—Rainy River): Monsieur le président, puis-je demander à M. Kroeger si les articles 44.(1), (2) et (3) ne sont pas ceux qui perpétuent les anciennes distorsions du Nid-de-Corbeau?

M. Kroeger: Vous pouvez appeler cela comme vous voulez, mais ils représentent certainement une perpétuation de ce qui a existé depuis les années 1920.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Pour quelles raisons le groupe Gilson et les groupes d'études subséquents ont-ils accepté de maintenir ces distorsions?

M. Kroeger: Dans la période dont ils disposaient, il était simplement trop compliqué d'essayer de résoudre certains gros problèmes. Si le Comité veut en entendre parler, je pourrais demander à M. Hackston de vous expliquer certains de ces curieux arrangements. Nous pensons . . .

Le président: Monsieur Kroeger, vous devriez savoir qu'il ne faut pas dire «si le Comité veut en entendre parler». Le Comité veut entendre parler de tout.

M. Kroeger: Je vais donc laisser M. Hackston commencer.

Le président: Monsieur Hackston, pouvez-vous nous faire un exposé de deux minutes sur tout cela?

M. Hackston: Je peux essayer, monsieur le président. Mais il prolongera probablement la discussion au-delà de mes deux minutes.

Le président: Peut-être que non.

M. Hackston: Très bien. Ce qui est contenu dans l'article 44 remonte en fait à l'enquête sur les tarifs de transport de marchandise générale tenue par les commissaires de l'Office des chemins de fer de 1925 à 1927. En 1927 ils publièrent leur rapport, qui était très long et en même temps que leur rapport, ils émisent l'ordonnance générale n° 448, à laquelle on a souvent fait allusion ici auparavant.

Dans les conclusions de leur rapport, il était question . . . avant cette époque les barèmes du Nid-de-Corbeau ne s'appliquaient pas aux ports de la côte ouest, ils étaient soumis à un barème plus élevé. Leurs conclusions dans l'ordonnance générale n° 448; c'est que les barèmes du Nid-de-Corbeau devaient s'étendre également à Vancouver et à Prince Rupert. En calculant les taux jusqu'à Vancouver et Prince Rupert, ils ont également constaté que l'on devrait utiliser comme mesure

[Text]

Edmonton to Vancouver, but also for CP Calgary to Vancouver. To do otherwise, with CP having the shorter mileage, it would then reduce the level of rates to below the level of rates applicable on movements eastbound to Thunder Bay—or, as it was then, Fort William and Port Arthur. That was the basis of it, because the CNR would then have had to lower their rates from Edmonton to Vancouver, or do so on that routing, to the basis on the Canadian Pacific with the shorter mileages, and it would, in effect, mile for mile, produce lower rates than it did to Thunder Bay—which was, of course, the genesis of the Crow's Nest Agreement and the Crow's Nest Pass Act. That is the reason why it was put in then.

[Translation]

la distance entre Edmonton et Vancouver sur les voies du Canadien National, non seulement sur ce trajet, mais également pour le trajet CP de Calgary à Vancouver. Autrement, comme la distance était plus courte par les voies du CP, cela aurait réduit le barème en-deçà du barème applicable au transport vers l'Est à destination de Thunder Bay, ou Fort William et Port Arthur comme on l'appelait à l'époque. C'est sur cette base que l'on avait établi les taux à l'époque, car autrement le Canadien National aurait dû ramener ses taux d'Edmonton à Vancouver au même niveau que ceux du Canadien Pacifique, lesquels s'appliquaient à une distance plus courte. Ce qui aurait eu comme effet un barème plus bas que celui applicable vers Thunder Bay, en se basant sur le nombre de milles... c'était là, bien sûr, l'explication de l'entente du Pas du Nid-de-Corbeau et de la Loi sur le Pas du Nid-de-Corbeau. Voilà pourquoi ce fut inclus à l'époque.

• 1150

We looked at this in the rates task force and there was discussion: Should we drop the 123.7 miles or should we leave it in. If you drop the 123.7 miles and adopt, in effect, the CPR mileage, the CNR would have to adjust.

On board grains right now there is a split between, shall we say, eastbound shipments and westbound shipments which is generally considered to be around Scott, Saskatchewan. What this would do, for one, is shift that break approximately half that distance east of Scott or wherever the break is. To maintain a railway's revenue from the traffic you would then have to do one of two things. You would either have to increase the government payments or you would have to spread the extra across the entire rate structure going to Thunder Bay and to Vancouver. So that is really the reason why we left it the way it is. It has been working for 57-odd years and there did not seem to be any particular strong reason for changing it from the way it is.

I point out, on traffic going to Prince Rupert, that Prince Rupert is 190 miles farther from Edmonton than Vancouver is so it swings the other way that way.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Was there any consideration to having the review process look into this series of decisions? I had a quick look and I could not see it.

The Chairman: Mr. Kroeger.

Mr. Kroeger: This is the kind of subject that the Senior Grain Transportation Committee could pursue if it chose to do so. There is no specific decision and no specific provision in the act that it ought to be pursued because in the bill we found a way of handling the situation, which is a little odd, but it works and leaves the long-standing arrangements in place and avoids the disruptions that you could get through a rearrangement of the rate structure. The way we get at it is basically through the CN adjustment.

Notre groupe de travail sur les barèmes a étudié le problème et nous nous sommes posé la question: devrions-nous laisser tomber les 123,7 milles ou non. Si on les laisse tomber et que l'on adopte en fait la distance du parcours CPR, alors le Canadien national devrait ajuster ses tarifs.

Présentement, pour ce qui est des grains de la Commission, l'on considère généralement que la ligne de démarcation entre les livraisons à destination de l'Est et les livraisons à destination de l'Ouest, se situe aux environs de Scott, en Saskatchewan. Ce changement aurait comme effet de reporter cette ligne de démarcation d'environ la moitié de cette distance plus à l'est de Scott, où que ce soit. Il y aurait alors deux possibilités pour maintenir le revenu des chemins de fer à partir de ce trafic; soit augmenter les paiements du gouvernement ou répartir les coûts additionnels sur l'ensemble du barème applicable vers Thunder Bay et Vancouver. C'est vraiment la raison pour laquelle nous n'avons rien changé. Cela fonctionne depuis quelque 57 années, et il ne semblait y avoir aucune raison vraiment valable de changer les choses.

Pour ce qui est du trafic à destination de Prince Rupert, je vous signale que ce parcours a 190 milles de plus que le parcours Edmonton-Vancouver, alors dans ce cas-là le pendule va dans l'autre sens.

M. Reid (Kenora—Rainy River): A-t-on envisagé de soumettre cette série de décisions au processus d'examen? J'ai jeté un coup d'oeil rapide et je n'ai rien vu de tel.

Le président: Monsieur Kroeger.

M. Kroeger: Voilà le genre de chose que le Comité supérieur du transport du grain pourrait étudier s'il le décidait. Dans la loi il n'y a aucune décision ni disposition précisant que cela devrait se faire parce que dans le projet de loi nous avons trouvé une façon de régler la situation; elle est un peu bizarre, mais elle résout la question sans toucher aux ententes en place depuis longtemps, et évite ainsi les bouleversements que causerait une réorganisation du barème. Fondamentalement nous réglons le problème par le rajustement effectué par le CN.

[Texte]

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Mayer.

Mr. Mayer: This is a fascinating topic, Mr. Chairman, and I am sure you could see that we could pursue it for the rest of the day and not really cover it. That is not really what I am suggesting, I am sure you would be glad to hear.

The Chairman: We did not miss you while you were gone, Mr. Mayer.

Mr. Mayer: Has any consideration ever been given to some kind of phasing out of this anomaly or . . . I do not know what you want to call it—curious situation? It seems to me that if you want to get back to some kind of efficiency in the system of paying people for what they do this is one of the things that should be looked at, particularly when we are developing a port at Prince Rupert that could have some effect on this. I just wondered what kind of thoughts the department has had in this area.

Mr. Kroeger: I think the point Mr. Mayer makes has a good deal of validity. It probably does deserve looking at, although you would want to look at it with considerable care because any suggestion that this long-standing arrangement might be tampered with was adamantly resisted by the producer representatives in the groups we had working on it. Certainly in the past 56 years an awful lot of infrastructure has been put in place on the basis of a certain structure and a lot of patterns of movement have been established. You would want to proceed with a good deal of care.

I certainly would not preclude the possibility that the Senior Grain Transportation Committee and the administrator might address it, but it is a complex problem with a lot of far-reaching consequences and not the sort of thing that lends itself to a quick or simple remedy.

Mr. Mayer: Mr. Chairman, just a final comment. We are deeming distances equal here which are not obviously equal. I wonder if we could deem temperatures to remain constant when we are getting to that time of the year and we could eliminate winter as well.

• 1155

The Chairman: We could do it. But I am not sure it would have a lot of effect.

Mr. Kroeger: The chairman would probably rule it out of order.

The Chairman: I think I would rule it beyond the competence of this committee.

Is Clause 44.(1) agreed to?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Clause 44.(2).

Mr. Benjamin: I have a question. If it is logical to deem the distance on Canadian National to Vancouver, since it is

[Traduction]

M. Reid (Kenora—Rainy River): Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Mayer.

M. Mayer: Monsieur le président, c'est un sujet fascinant, et vous conviendrez comme moi, j'en suis sûr, que nous pourrions en parler pendant toute la journée sans vraiment l'épuiser. Ce n'est pas ce que je suggère, même si vous en seriez heureux.

Le président: Nous ne nous sommes pas ennuyés de vous pendant votre absence, monsieur Mayer.

M. Mayer: A-t-on envisagé l'élimination graduelle de cette anomalie ou de cette situation bizarre, peu importe comment vous voulez l'appeler? Il me semble que si vous voulez rétablir une certaine efficacité dans le système en payant les gens pour ce qu'ils font, c'est une des choses que l'on devrait envisager, surtout lorsque nous aménageons à Prince Rupert un port qui pourrait avoir un certain effet sur cette situation. Je me demandais simplement quelles avaient été les idées du ministère à ce sujet.

M. Kroeger: Je pense que le point soulevé par M. Mayer est très valable et qu'il mérite probablement d'être étudié, quoiqu'il faudrait le faire avec énormément de prudence, car toute suggestion de toucher à cette entente de longue date a provoqué d'une résistance farouche de la part des représentants des producteurs dans les groupes qui travaillaient pour nous. Il va sans dire qu'au cours des 56 dernières années beaucoup d'infrastructures ont été mises en place en fonction d'une certaine organisation et que beaucoup de schémas de transport ont été établis en conséquence. Il faudrait donc procéder avec beaucoup de prudence.

Je n'exclus pas la possibilité que le Comité supérieur de transport du grain et l'administrateur étudient la question, mais c'est un problème complexe dont les conséquences sont d'une grande ampleur, et c'est le genre de chose qui ne se prête pas à un remède rapide ou simple.

M. Mayer: Monsieur le président, un dernier commentaire. Ici nous considérons comme égales des distances qui ne le sont évidemment pas. Est-ce que nous pourrions considérer que les températures demeurent constantes lorsque nous arrivons à ce moment-là de l'année; nous pourrions ainsi du même coup éliminer l'hiver.

Le président: Nous pourrions le faire, mais je ne suis pas sûr que cela aurait beaucoup d'effet.

M. Kroeger: Le président jugerait probablement la chose irrecevable.

Le président: Je pense que ma décision serait que cela ne relève pas de la compétence du Comité.

Êtes-vous d'accord sur l'article 44.(1)?

Des voix: D'accord.

Le président: Article 44.(2).

M. Benjamin: J'ai une question. Puisqu'il est logique que la distance de parcours du Canadien National jusqu'à Vancouver

[Text]

farther to Prince Rupert, why do we not change "Vancouver" to read "Prince Rupert"?

The Chairman: That is not the intent of the bill.

Mr. Kroeger: The intent is to equalize on the nearest port, and then the CN adjustment takes care of the extra cost of moving grain those 193 miles extra to Prince Rupert.

Mr. Benjamin: So that is to avoid paying CP and CN for miles that they do not haul to Vancouver.

The Chairman: Is Clause 44.(2) agreed to?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Clause 44.(3). Is it agreed?

Some hon. Members: Agreed.

Clause 44 agreed to.

An hon. Member: On division.

The Chairman: I am going to interrupt for a moment to put the question I put when we resumed after our brief recess, so if we are having more meetings, we can get the notices out for them. So I would ask the advice of the committee on when we shall be meeting again after today and at what time.

Mr. Flis.

Mr. Flis: Mr. Chairman, we were making such excellent progress yesterday, and I think this morning, that I thought by the end of tonight we would have finished clause-by-clause right to the end of the bill. I think if we proceed at that rate—and I think there are clauses we are coming to that will probably move much faster—I would hope our goal would be to complete it tonight. Failing that, we are prepared to sit tomorrow at 9.00 a.m. or 9.30 a.m.; whenever the committee decides.

The Chairman: Just 9.30 to 11.00 a.m. Is that all?

Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, in addition to the clauses, you are aware that there are a number of outstanding issues that will have to be dealt with, and I think we will want to ensure that we have a clear understanding on how we will deal with the issues that extend beyond the parameters of this bill, such as the invitation to the minister to provide suggestions and recommendations on the Agricultural Stabilization Fund, the question of the minimum compensatory rate beyond Thunder Bay, the whole question of the BCR thing. Those are all outstanding issues that I think we would be advised to deal with, perhaps not in completed form, but, indeed, to set the stage for the manner in which they can be dealt with.

• 1200

Mr. Chairman, the parliamentary secretary, and it is only natural, wants to rush the bill through as quickly as he possibly can, but no one can deny that the process and work we have

[Translation]

est réputée égale, comme Prince Rupert est plus éloigné, pourquoi ne pas remplacer «Vancouver» par «Prince Rupert»?

Le président: Ce n'est pas là l'intention du législateur.

M. Kroeger: L'intention du législateur, c'est d'égaliser les tarifs jusqu'au port le plus proche; ensuite par le rajustement du CN on tient compte des coûts additionnels du transport du grain sur les 193 milles supplémentaires qu'il faut pour aller à Prince Rupert.

M. Benjamin: C'est donc pour éviter de payer au CP et au CN des distances qu'ils ne parcourent pas jusqu'à Vancouver.

Le président: Le Comité est-il prêt à adopter l'article 44.(2)?

Des voix: D'accord.

Le président: Article 44.(3). Le comité l'adopte-t-il?

Des voix: D'accord.

L'article 44 est adopté.

Une voix: Sur division.

Le président: Je vais interrompre l'étude du projet de loi pendant un instant pour vous poser de nouveau la question que j'ai soulevée tout à l'heure après notre courte pause. Ainsi nous voulons tenir plus de réunions, nous pourrions avoir les avis de convocation. Je voudrais donc savoir quand nous nous réunirions de nouveau après aujourd'hui et à quel moment.

Monsieur Flis.

M. Flis: Monsieur le président, nous avons fait tellement de progrès hier et ce matin que je pense qu'en fin de soirée nous aurons terminé l'étude article par article du projet de loi. Certains articles auxquels nous arrivons seront probablement adoptés plus rapidement, et si nous procédons à ce rythme, nous pourrions en terminer ce soir. Autrement, nous sommes prêts à siéger demain à 9h ou 9h30, ou à l'heure que le Comité décidera.

Le président: Simplement de 9h30 à 11h. Est-ce tout?

Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, en plus des articles vous savez qu'il y a un certain nombre de questions en suspens que nous devons régler et je pense que nous devons nous assurer que nous nous entendons sur la façon de régler les questions qui dépassent le champ d'application de ce projet de loi, comme l'invitation au ministre de fournir des suggestions et des recommandations sur le Fonds de stabilisation agricole, la question du tarif d'indemnisation minimum au-delà de Thunder Bay, toute la question de la *British Columbia Railway*. Ce sont des questions en suspens auxquelles nous ferions bien de voir, peut-être pas entièrement, mais nous pourrions au moins préparer le terrain afin qu'on puisse les régler.

Monsieur le président, il est tout naturel que le secrétaire parlementaire veuille faire adopter le projet de loi le plus rapidement possible, mais personne ne peut nier que notre

[Texte]

gone through here in terms of analysing and dissecting each clause and each subclause with a fair amount of care—perhaps not with absolute thoroughness, but at least in an attempt to analyse the effects of the individual clauses with the degree of thoroughness I think this bill deserves... even if it means sitting an extra day or so, will certainly make the bill more acceptable. I am not sure if it will ever be acceptable as far as many people are concerned, but it will certainly remove a lot of the obstacles and the irritants that may otherwise explode on the floor of the House of Commons.

So I plead with the parliamentary secretary not to get carried away with the haste that he continually tries to enforce upon the committee, but rather, let us continue in the normal work that we have done. We have made progress. We are improving the bill as we go along; and, Mr. Chairman, I would hope and urge that you allow the committee to do its work unfettered by artificial time constraints.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, why not have the clerk send out a notice for the committee to meet at least on Monday night, and if necessary on Tuesday? Just send out the notices; they can always be cancelled. It is like a hotel or plane reservation; if it ends up that you cannot go, you cancel the darned thing.

I would object most strenuously to any attempt to meet tomorrow.

The Chairman: It has already been decided to meet tomorrow at 9.30 a.m.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman...

An hon. Member: From 9.30 a.m. to 11.00 a.m.

Mr. Benjamin: Yes. For an hour and a half; okay. If you think much will get done in that hour and a half, you are dreaming.

Anyway, Mr. Chairman, I do not think we should be meeting tomorrow. There are a few items we want to do some more studying on, and I think that probably applies to all members of the committee. In any case, if we met again on Monday evening, and if necessary on Tuesday morning, Tuesday afternoon, fine. Send out the notices. Do not worry about anything else, just send them out. They can always be cancelled.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin.

On Clause 45

The Chairman: We have a government amendment on Clause 45.

Mr. Flis: Mine is on line 43. I do not know where Mr. Mazankowski's is.

The Chairman: Are there any before line 43?

[Traduction]

travail minutieux d'analyse et de dissection de chaque article et alinéa... nous n'avons peut-être pas été exhaustifs, mais au moins nous avons essayé d'analyser les effets de chaque article avec toute l'attention que le projet de loi mérite... et même si cela signifie siéger une journée de plus, il en ressortira certainement un projet de loi plus acceptable. Evidemment pour beaucoup de gens, je doute qu'il le soit jamais, mais cela enlèvera certainement beaucoup d'obstacles et de sujets de frustration, qui pourraient, autrement, ressurgir devant la Chambre.

Je demanderai donc au secrétaire parlementaire de ne pas se laisser emporter par sa hâte, qu'il essaie continuellement de nous communiquer, mais plutôt de nous laisser poursuivre notre travail de façon normale. Nous avons accompli des progrès et nous améliorons le projet de loi au fur et à mesure de notre étude. Monsieur le président, j'espère que vous permettrez au Comité, et je vous invite à le lui permettre, d'effectuer son travail sans être pris par des limites de temps artificielles.

M. Benjamin: Monsieur le président, pourquoi ne pas demander au greffier d'envoyer des avis de convocation au moins pour lundi soir et mardi, si nécessaire? Envoyez simplement les avis de convocation; il est toujours possible de les annuler. C'est comme une réservation d'hôtel ou d'avion, si vous ne pouvez pas vous y rendre, vous annulez le tout.

Je m'oppose fortement à toute tentative de se réunir demain.

Le président: On a déjà décidé de se réunir demain à 9h30.

M. Benjamin: Monsieur le président...

Une voix: De 9h30 à 11h00.

M. Benjamin: Oui. Pour une heure et demie, cela va. Si vous pensez en terminer en une heure et demie, vous rêvez.

De toute façon, monsieur le président, je ne pense pas que nous devrions nous réunir demain, car il y a quelques articles que nous voulons étudier davantage et je pense que cela vaut probablement pour tous les membres du Comité. De toute façon, nous nous réunirons à nouveau lundi soir et, au besoin, mardi matin, mardi après-midi, il n'y a pas de problème. Envoyez les avis de convocation. Ne vous préoccupez pas du reste, envoyez-les simplement. Il est toujours possible de les annuler.

Le président: Merci, monsieur Benjamin.

Article 45

Le président: Nous avons un amendement du gouvernement à l'article 45.

M. Flis: Mon amendement porte sur la ligne 43. J'ignore sur quelle ligne porte celui de M. Mazankowski.

Le président: Y a-t-il des amendements avant la ligne 43?

[Text]

• 1205

Mr. Flis: Mr. Chairman, this is just a very simple little amendment for clarification.

I move that Clause 45 of Bill C-155 be amended by striking out line 43 on page 22 and substituting the following therefor: "to whom such a rate would apply have agreed on a lower". As I say, it is just simply making it a little clearer.

Mr. Benjamin: A minor protest, Mr. Chairman. My xerox copy of the government amendment did not xerox.

Mr. Flis: Yes, that is why I read it slowly.

The Chairman: Mine too; but that is a very minor point of order, as we had many that were not even xeroxed that did not xerox.

Amendment agreed to.

The Chairman: Are there other amendments to Clause 45?

Mr. Benjamin: I want to ask Mr. Kroeger, or legal counsel, or all of them, a question on this matter of variable rates. Is it the intent of the bill that variable rates—or discount rates, or incentive rates, or whatever they are called—can be applied or used only at points where both railways serve?

Mr. Kroeger: That applies in the case of Clause 46, Mr. Chairman, which deals with where a point is served by two railways or where you have two points that are very close together served by two different railways.

Mr. Benjamin: Can the minister, by order in council, or can the administrator or the Canadian Transport Commission allow a discount or incentive rate—a variable rate—to apply at a shipping point that is served only by one railway?

Mr. Kroeger: Yes.

Mr. Benjamin: Then variable rates as spelled out in these clauses, which imply some limitation, in fact can be applied to any shipping point or group of shipping points anywhere in the western division, whether it is served by none, one, two, or three railroads.

Mr. Kroeger: That is correct. Clause 45 could apply to one railway; Clause 46 involves two railways. Then there are limitations, I think, in Clause 47. Sorry, there is also a limitation on the kinds of discounts that can be offered in the first three years, but I am not looking in the right place to find it. Clause 35(2). But Mr. Benjamin's description is generally accurate.

• 1210

Mr. Benjamin: Then, Mr. Chairman, this clause has to be defeated one way or another. This is another part that is unacceptable to the vast majority of grain producers and the organizations that represent them.

Mr. Chairman, if there was ever a piece of legislation, or portion of this legislation that is designed to put our grain

[Translation]

M. Flis: Monsieur le président, voici un petit amendement très simple, une simple clarification.

Je propose que l'on modifie l'article 45 du projet de loi C-155 en remplaçant la ligne 43, page 22, par ce qui suit: «expéditeur à qui un tel taux s'appliquerait sont convenus d'une». Comme je l'ai dit, c'est une simple précision.

M. Benjamin: Monsieur le président, une petite protestation: ma photocopie de l'amendement du gouvernement n'a rien copié.

M. Flis: C'est exact, c'est pourquoi je l'ai lu lentement.

Le président: La mienne aussi. Mais c'est une question vraiment mineure, nous en avons eu tellement qui n'ont même pas été photocopiés.

L'amendement est adopté.

Le président: Y a-t-il d'autres amendements à l'article 45?

M. Benjamin: J'ai une question à poser à M. Kroeger, au conseiller juridique ou à tous ces messieurs, à propos des taux variables. Est-ce que le projet de loi prévoit que les taux variables—les taux d'escompte, les taux préférentiels, peu importe leur désignation—ne s'appliquent qu'aux points desservis par les deux chemins de fer?

M. Kroeger: Aux termes de l'article 46, monsieur le président, effectivement lorsqu'un point est desservi par les deux chemins de fer ou bien, lorsque deux points sont très rapprochés et desservis par les deux chemins de fer.

M. Benjamin: Est-ce que le ministre, par décret en conseil, ou bien l'administrateur ou la Commission canadienne des transports peuvent autoriser un escompte ou un taux préférentiel—bref, un taux variable—qui s'appliquerait à un point d'expédition desservi par un seul chemin de fer?

M. Kroeger: Oui.

M. Benjamin: Dans ce cas, les taux variables qui sont prévus par ces articles, qui sous-entendent certaines limitations, peuvent en réalité s'appliquer à n'importe quel point d'expédition ou groupe de points d'expédition de la division de l'Ouest, qu'ils soient desservis par un, deux ou trois chemins de fer, ou aucun.

M. Kroeger: C'est exact. L'article 45 pourrait s'appliquer à un seul chemin de fer; l'article 46 met en cause deux chemins de fer. Je crois que l'article 47 prévoit certaines limitations. Pardon, le type d'escompte qui peut être fait pendant les trois premières années est également quelque peu restreint, mais je ne cherche pas au bon endroit. Article 35(2). Quoiqu'il en soit, dans l'ensemble, l'explication de M. Benjamin est la bonne.

M. Benjamin: Monsieur le président, dans ces conditions, il va falloir que nous rejetions cet article. Voilà une autre disposition que la grande majorité des producteurs de grain et les organisations qui les représentent ne peuvent accepter.

Monsieur le président, s'il y eut jamais une législation ou un ensemble de dispositions relatives au transport de notre grain

[Texte]

handling and transportation system into a mold conceived by bureaucrats and efficiency experts who do not grow grain, and who would not know a bushel of wheat if it hit them in the face, to maximize the centralization of our grain collection handling and transportation system, it is this clause. This means that hundreds and hundreds of miles of railway lines that are now in the basic network supposedly guaranteed to the year 2000, are put in jeopardy. It will mean that some of those lines as well as others at present in existence can no longer be called a grain dependent line because there is no grain moving on them because of these variable rates.

It is a form of economic blackmail to get farmers to have their grain trucked 50, 100, 150, 200 miles to a central point. I think if there is one thing that most if not all of the grain companies, want to retain—the co-operative ones who have invested hundreds of millions of dollars in upgrading their country elevator system, rationalizing it—for example Saskpool who used to have nearly 1,200 country elevators in its shipping points have rationalized it down to half that many. They have invested hundreds of millions of dollars of their members' money in upgrading new elevators. Any railroad can say to farmers 150 miles north or south of the CPR mainline, or the CNR mainline: "If you haul it here, your freight rate will be half as much." Let us say he saves 30 cents a bushel, or 40 cents a bushel. His additional trucking costs may or may not eat it up, but in any event it also means that he might be able to deliver quicker. Why? Because it is more convenient not for grain producers; it is more convenient for railroads. They can marshall cars along the mainline or secondary mainline very quickly, easily, rather than running out there 50 or 100 miles on a branchline to service some elevators in which anywhere from \$250,000 to \$2.5 million has been spent by grain producers and grain companies.

Mr. Chairman, the ramifications of this clause affect not only grain producers. It affects the rural municipalities, the towns, the villages, the provincial governments. It affects every aspect of the social and economic life of all the people, including those who are not grain producers. This is nothing more than an attempt to put us into the same situation as you have in a collection of states in the midwest and central United States where you can drive for miles and miles and there is not an occupied farm; there is no town or village left. Grain is hauled much further. It is efficient, but for whom? It is efficient for a railway. It may be efficient for an elevator terminal. It is not efficient for grain producers; it is not efficient for the communities that serve them. Mr. Chairman, as far as we are concerned, this clause means that at least another 15,000 miles of branch lines have to go. That is another ramification of this legislation.

[Traduction]

et à notre système de transport conçu par des bureaucrates et des experts totalement ignorants de la culture du grain, c'est bien celle-ci. Ils ne reconnaîtraient pas un boisseau de blé si on le leur envoyait en pleine face. Cela signifie que des centaines et des centaines de milles de chemins de fer qui font actuellement partie du réseau de base et qui sont censés être garantis jusqu'à l'an 2,000, sont en danger. En effet, il va devenir impossible de prétendre que ces lignes dépendent du commerce du grain parce qu'on n'y transportera plus de grain à cause de ces taux variables.

C'est une forme de chantage économique que d'obliger les agriculteurs à envoyer leur grain à un point central distant de 50, 100, 150 et 200 milles par camion. S'il y a bien une chose que les compagnies de grain tiennent à conserver... en particulier les compagnies coopératives qui ont investi des centaines de millions de dollars dans l'amélioration et la rationalisation de leur système d'élévateurs locaux, par exemple le pool de la Saskatchewan qui avait jadis près de 1,200 élévateurs locaux et qui, dans un effort de rationalisation a réduit ce chiffre de moitié. Des centaines de millions de dollars de l'argent des membres ont été consacrés à l'amélioration de nouveaux élévateurs. Les chemins de fer peuvent bien dire aux agriculteurs qui sont à 150 milles au nord ou au sud des voies principales du CP ou du CN: «Si vous apportez votre grain ici, votre tarif de fret sera diminué de moitié». Supposons qu'ils économisent 30c. le boisseau, 40c. le boisseau. Il est possible que les coûts de transport par route n'engloutissent pas la totalité de la différence, mais de toute façon, cela signifie également qu'il va pouvoir faire ses livraisons plus rapidement. Pourquoi? Parce que ce n'est pas pour les producteurs de grain que c'est plus pratique, c'est plus pratique pour les chemins de fer. Ils peuvent rassembler des wagons le long de la ligne principale ou de la ligne secondaire très rapidement, très facilement, bien plus facilement que s'ils étaient forcés de parcourir 50 ou 100 milles sur une ligne secondaire pour desservir des élévateurs sur lesquels les producteurs de grain et les compagnies de grain ont dépensé de 250,000 dollars à 2.5 millions de dollars pour des améliorations.

Monsieur le président, cet article aura des répercussions non seulement sur les producteurs de grain, mais également sur les municipalités rurales, les villes, les villages, les gouvernements provinciaux. Il aura des répercussions sur la vie sociale et économique de tous ces gens là, y compris beaucoup qui ne sont pas producteurs de grain. Tout cela pour essayer de nous mettre de force dans la même situation que plusieurs États du midwest américain, du centre des États-Unis où l'on peut parcourir des milles et des milles sans rencontrer une seule ferme habitée. Il ne reste plus ni ville ni village. Le grain est transporté beaucoup plus loin. C'est pratique, mais pour qui? C'est pratique pour une compagnie de chemins de fer. Il est possible que ce soit pratique également pour un terminal d'élévateur. Pour le producteur de grain, par contre, ce n'est pas pratique, ce n'est pas pratique non plus pour les collectivités qui les desservent. Monsieur le président, nous estimons que cet article aura pour effet de supprimer au moins 15,000

[Text]

[Translation]

milles de lignes secondaires; c'est un autre des effets de cette législation.

• 1215

Mr. Chairman, railway companies and some interests in the grain industry, which are not producers, are going to have a lot of fun with this. There will be more games played; there will be more economic blackmail imposed upon grain producers. It will transfer costs that would otherwise have been borne by the national government, by the railroads, to rural municipalities, towns, villages and provincial governments. And this whole concept is one of the several items in this bill that are not acceptable.

The Chairman: I think you have made your point, Mr. Benjamin.

Mr. Mayer.

Mr. Mayer: I have a couple of questions, Mr. Chairman. I take it that this clause would have had a lot more influence on the bill or on the legislation had there been some form of producer payment. Is that a fair comment? Because, if there is going to be some room for efficiencies, really the only way the producer can share in it is on the inflation part of the additional cost to the producer. In other words, if the clause were not in the present bill, it would not change it nearly as much as if this clause had been left out when the fifty-fifty proposal or the Gilson proposal...

Mr. Kroeger: It is true, Mr. Chairman, that the combination of Clauses 45, 46 and 47, with a system of producer payments, would have given considerably greater play to market forces in the grain transportation system than is now allowed. Since the subsidy is being paid entirely to the railway, the statutory rate is available at whatever point and the cost to the producer remained very low; and the producer has to use the railway in order to get the benefit as opposed to making normal economic decisions if he had the money in his pocket.

Mr. Mayer: Am I correct, too, as a result of reading the clauses that... If there are some savings, how will those savings be apportioned? Does the producer have a chance in sharing in them at all?

Mr. Kroeger: Yes. Any shipper can take the initiative and indeed the bill is structured so that the initiative lies in the hands of the shipper.

Mr. Mayer: Right.

Mr. Kroeger: Any shipper can take the initiative and seek an agreement with the railway company for discount. If the shipper is a grain co-op, then one way or another the returns automatically go back to the producers. If the shipper is a private company, the most likely way would be a reduction in transportation charges levied against producers.

Monsieur le président, les compagnies de chemins de fer et certains secteurs de l'industrie des grains, hormis les secteurs de production, vont beaucoup s'amuser avec cette nouvelle situation. Ils pourront jouer à de nouveaux petits jeux, ils pourront encore plus faire chanter certains producteurs de grain. Cette loi permettra de transférer des coûts qui, autrement, auraient été assumés par le gouvernement national, par les chemins de fer, par les municipalités rurales, les villes, les villages et les gouvernements provinciaux. C'est un principe de ce bill, parmi tant d'autres, qui est inadmissible.

Le président: Monsieur Benjamin, nous vous avons compris.

Monsieur Mayer.

M. Mayer: J'ai une ou deux questions à poser, monsieur le président. J'imagine que cet article aurait une incidence bien plus grande sur ce bill ou sur la législation s'il était assorti d'une forme de paiement au producteur. C'est bien cela? En effet, si nous voulons ménager une certaine efficacité, le seul autre moyen pour les producteurs d'en profiter, c'est de prévoir un ajustement pour l'inflation dans les coûts supplémentaires du producteur. Autrement dit, si cet article ne figurait pas dans le bill, cela ne modifierait pas autant la situation que s'il avait été omis à l'époque de la proposition moitié-moitié, de la proposition Gilson...

M. Kroeger: Monsieur le président, il est exact que la combinaison des articles 45, 46 et 47 et d'un système de paiement au producteur aurait donné une bien plus grande latitude aux règles du marché du réseau de transport du grain. Comme la subvention est versée entièrement aux chemins de fer, le taux statuaire s'applique à n'importe lequel point et le coût du producteur reste très bas. D'un autre côté, le producteur doit utiliser le chemin de fer pour prendre avantage de cette disposition, alors que si l'argent était dans sa poche, il resterait libre de prendre une décision fondée sur les circonstances économiques.

M. Mayer: Quand je lis cet article, j'y vois également que... si des économies sont réalisées, comment seront-elles réparties? Est-ce que le producteur en aura sa part?

M. Kroeger: Oui. Tout expéditeur peut prendre l'initiative, d'ailleurs le bill est conçu de telle façon que l'initiative appartient à l'expéditeur.

M. Mayer: Très bien.

M. Kroeger: Tout expéditeur peut prendre l'initiative et se mettre d'accord avec la compagnie de chemins de fer sur un escompte. Si l'expéditeur est une coopérative de grain, d'une façon ou d'une autre, l'escompte revient automatiquement aux producteurs. Si l'expéditeur est une compagnie privée, selon toute probabilité, les frais de transport perçus chez les producteurs seront réduits.

[Texte]

If they kept the money, then they would not be improving their competitive position vis-à-vis other grain companies. And to the extent as well that this kind of process gives rise to more efficient movement of grain, that drops the costs and those efficiencies are captured in the CTC's recosting exercises. So in that sense the overall efficiency gains are passed on to producers.

• 1220

Mr. Mayer: But Mr. Benjamin makes the point to a certain extent that when we are dealing with a bill that provides that the government part goes totally to the railways there really is not a lot of room for any money there because we are talking about the percentage that the producer pays, which is admittedly going to increase over time. I am just trying to make the point that had the bill contained some provision or some option for producer payment this clause would be much more effective for at least having the potential to see some benefits go to the producers from some increased efficiencies in the system.

The Chairman: Would not the amendment we passed a short while ago affect that as well?

Mr. Kroeger: It helps, Mr. Chairman, in the sense that it makes it clear that there is no cost sharing or no sharing of any discount. The producer gets it all. So in that sense it makes the provisions of this clause somewhat more effective.

On Mr. Mayer's point, I would simply make the distinction that while it is true that a system of payments to producers would probably have led to a realization of efficiencies more rapidly—he is quite right about that—on the question of whether the efficiencies are passed on, the bill indeed provides for efficiency gains to be translated into rate abatements. The point is that the gains are probably not going to be as big.

Just to conclude, Mr. Chairman, and make a hypothetical case, the point I am trying to make is that, supposing that right now you could make use of the provisions in Clauses 45, 46 and 47 to reduce the rate below the level of the producer contribution—that is admittedly a very hypothetical assertion—you could in effect have a negative freight rate. What would happen in that case, if you understand what I am saying? Again, it is not going to happen in the real world, but that is the kind of thing you get into when . . .

Mr. Kroeger: I think the case is entirely hypothetical because if you have an average freight rate paid by producers even now of \$5 a tonne I do not think one can expect, particularly with the limitation that is imposed for the first three years, that it will be possible to negotiate discounts that deep, particularly . . .

Mr. Mayer: If you could, what would happen?

Mr. Kroeger: I guess we did not address the contingency because we did not see how it could happen. I know the level of railway compensation is a matter of controversy; but again, because in the eyes of the railways, at least, they are only

[Traduction]

S'ils gardaient l'argent, ils n'amélioreraient pas leur position concurrentielle vis-à-vis d'autres compagnies de grain. Et également, dans la mesure où ce genre de choses améliorent la circulation des grains, cela fait baisser les coûts et cette efficacité se répercute sur les calculs d'établissement des coûts effectués par la CTC. Dans ce sens, plus l'ensemble de l'opération se fait avec efficacité, plus les producteurs en profitent.

M. Mayer: Mais M. Benjamin fait observer dans une certaine mesure qu'un bill qui prévoit que la totalité de la part du gouvernement est versée aux chemins de fer ne laisse pas beaucoup de place au facteur argent puisqu'il s'agit en réalité du pourcentage payé par le producteur et l'on sait que cela va augmenter avec le temps. Je me demande si cet article n'aurait pas été beaucoup plus efficace si on avait prévu quelque disposition de versement aux producteurs; cela aurait permis de s'assurer que les producteurs bénéficient directement de toute augmentation de l'efficacité du système.

Le président: Mais est-ce que l'amendement que nous avons adopté il y a un moment n'a pas un effet sur ce secteur également?

M. Kroeger: C'est positif, monsieur le président, car cela précise que ni les coûts ni les escomptes ne peuvent faire l'objet de partage. Le producteur bénéficie de la totalité. Autrement dit, cette disposition devient plus efficace.

A propos de l'observation de M. Mayer, je veux faire cette distinction; il est exact qu'un système de versements aux producteurs aurait permis de mettre l'efficacité du système plus rapidement en évidence. Il a parfaitement raison sur ce point. Mais n'oubliez pas que le bill prévoit que l'efficacité du système se traduit immédiatement par une baisse des tarifs. Evidemment, les grains n'auront probablement pas une telle importance.

En conclusion, monsieur le président, je veux citer un exemple hypothétique pour expliquer mon point de vue. Supposons qu'à l'heure actuelle, on puisse se réclamer des dispositions des articles 45, 46 et 47 pour ramener le tarif en-dessous du niveau de contribution du producteur—je reconnais que c'est très hypothétique—le tarif du fret pourrait devenir négatif. Vous me comprenez? Que se produirait-il? Evidemment, cela ne risque pas de se produire dans la réalité, mais c'est le genre de possibilité qui . . .

M. Kroeger: C'est terriblement hypothétique, car le tarif moyen du fret payé par les producteurs, qui est actuellement de \$5 la tonne, pourrait difficilement permettre des escomptes de cette importance, surtout avec les limitations imposées pendant les trois premières années, et aussi . . .

M. Mayer: Si c'était possible, que se produirait-il?

M. Kroeger: Nous n'avons pas cherché à déterminer cela parce que nous n'en voyons pas la possibilité. Je sais bien que les compensations versées aux chemins de fer sont un sujet controversé, mais je le répète, pour les chemins de fer, cette

[Text]

getting four-fifths of what they would regard as normal compensation, I think the railways would then say that their ability to discount even further below that is constrained by the basic level of compensation.

Mr. Mayer: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Mayer.

Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: I left the room for a while, Mr. Chairman, and I am not sure whether these questions have been asked. Can I ask a question on subclause (2), or are we just dealing specifically with subclause (1)?

The Chairman: No, we are on subclause (2).

Mr. Mazankowski: Okay.

... except in respect of the lower rate that would, in the opinion of the Commission, encourage and reflect efficiencies gained from the loading or unloading of railway cars on weekends or the transportation of grain by rail during seasons other than peak seasons.

Are we talking there about the total system or are we talking about certain blocks? Could it be applied to certain blocks, or would it have to be across the whole system?

Mr. Kroeger: No, it could be localized. That would depend on the nature of the agreement negotiated between the shipper and the railway.

Mr. Mazankowski: Would the administrator be playing any role in this whole exercise?

Mr. Kroeger: Not up front, if I could put it that way, in the sense that what is contemplated by Clause 45 is a bilateral negotiation between a shipper and a railroad.

Mr. Mazankowski: Would he be expected to initiate discussions between the two parties bringing them together to consider such things?

• 1225

Mr. Kroeger: I think that would be very consistent with the general role that is assigned to the administrator. He has explicit responsibilities for the improvement of efficiency in the system, and is particularly well placed to develop ideas on how that best could be done. He could encourage discussions between grain companies and railways. He might come up with some innovative approaches toward discounting that one or other of the parties might choose to try out.

Mr. Mazankowski: The fact that we have looked here specifically at the unloading and loading of cars on weekends and during peak seasons, is there some index or component of efficiency that is considered achievable in terms of implementing some improvements in that regard?

Mr. Kroeger: There is no attempt made to develop any targets at this point, Mr. Chairman.

[Translation]

compensation se situe seulement aux quatre cinquièmes de la normale. Les chemins de fer vous diraient qu'ils ne peuvent aller plus loin dans l'escompte à cause du niveau de compensation de base.

M. Mayer: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Mayer.

Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Je suis sorti pendant un instant, monsieur le président, et je ne sais pas si ces questions ont été posées en mon absence. Je veux poser une question à propos du paragraphe (2). A moins que nous n'en soyons au paragraphe (1)?

Le président: Non, nous en sommes au paragraphe (2).

M. Mazankowski: Bon.

... que dans le cas d'une réduction susceptible, selon la Commission, de prendre en compte et de favoriser les gains de rendement consécutifs au chargement ou au déchargement de wagons en fin de semaine ou au transport ferroviaire du grain en morte saison.

S'agit-il de l'ensemble du système ou bien de certains blocs? Est-ce qu'on peut appliquer cette disposition à certains blocs ou bien s'applique-t-elle forcément à l'ensemble du système?

M. Kroeger: Non, il est possible de localiser. Cela dépend de la nature de l'entente négociée entre l'expéditeur et le chemin de fer.

M. Mazankowski: Est-ce que l'administrateur peut jouer un rôle quelconque dans cet exercice?

M. Kroeger: Pas vraiment officiellement, si je peux m'exprimer ainsi, car l'article 45 prévoit en réalité une négociation bilatérale entre un expéditeur et une compagnie de chemins de fer.

M. Mazankowski: Et pourrait-il amorcer des discussions entre les deux parties, les réunir pour envisager ce genre d'entreprise?

M. Kroeger: Je pense que cela serait très conforme au rôle général confié à l'administrateur. Il est explicitement responsable de l'amélioration de l'efficacité du système et il est particulièrement bien placé pour creuser les idées sur la meilleure façon de le faire. Il pourrait encourager les discussions entre les compagnies de grain et les compagnies de chemin de fer. Sur la question des rabais, il pourrait trouver des démarches innovatrices que l'une ou l'autre partie pourrait vouloir essayer.

M. Mazankowski: Étant donné que nous avons étudié spécifiquement le chargement et le déchargement des wagons en fin de semaine et pendant la haute saison, y a-t-il un index ou coefficient d'efficacité que l'on considère possible pour ce qui est de la mise en oeuvre de certaines améliorations à cet égard?

M. Kroeger: Monsieur le président, pour le moment, aucune tentative n'a été faite d'établir des objectifs.

[Texte]

Mr. Mazankowski: I guess what I am really after is in these peak periods or on weekends we know that if we reduce turnaround time by—what is it?—one or two days, it is the equivalent of 1,000 hopper cars over a period of a year. Have you worked out any kind of a similar index with respect to what may be achievable in terms of implementing that kind of a provision?

Mr. Kroeger: No. I think even the railways at this point have not really worked out in any systematic way what kind of discounting might be possible and what kinds of efficiencies it might lead to.

Mr. Mazankowski: Is this one of the major bottlenecks in terms of improving utilization? What are the major identifiable bottlenecks in terms of improving car utilization? Let us get at it that way.

Mr. Kroeger: I am sure there are others better informed than I, but car utilization is a free good at the moment; you can tie up a car for any length of time that you want, in any place that you want. Not only do you not pay any demurrage, but to the extent that tying those cars up increases the costs in the system, there is no way that those costs are reflected in charges to the users of the system. There is a complete insulation of the users of the system from any costs that may be incurred in the area of car utilization. So at this point there is, I think, only minimal . . .

Mr. Mazankowski: Was the issue of demurrage looked at in the course of some discussions? What were the reasons for not recommending something? I am not suggesting that I am in favour of it, but I would be interested in knowing the rationale or the arguments behind that.

Mr. Kroeger: There was some discussion of demurrage, for example, in the central co-ordinating agency task force. It was felt that it would be premature to single out any particular measure of that kind at the moment, because the organizations were there to define what the agency should be and how it should work. They were not really there to work out efficiency measures themselves; they thought it best to put the administrator and the committee into business, and let them deal with demurrage and any number of other measures that had the potential to improve efficiency.

Mr. Mazankowski: Is there in this bill, Mr. Chairman, provision under the section on performance and awards and sanctions where at some point in time something along the lines of demurrage or rewards could be incorporated in the utilization of rolling stock?

Mr. Kroeger: I believe the arrangements related to demurrage on grain cars are incorporated in a 1959 order in council. So one would not need to amend legislation to address those arrangements. The senior grain transportation committee or the administrator could make recommendations to the minister about that order in council when they have drawn conclusions.

[Traduction]

M. Mazankowski: Là où je veux en venir, c'est que pendant cette période de pointe ou en fin de semaine, nous savons que si nous pouvons réduire d'un ou deux jours le temps de chargement et de déchargement, cela représente 1,000 wagons-trémies sur une période d'un an. Avez-vous établi un genre d'index semblable de ce qui serait possible de faire relativement à l'application de ce genre de disposition?

M. Kroeger: Non. À ce moment-ci, je pense que même les chemins de fer n'ont pas établi de façon systématique quel genre de rabais serait possible et jusqu'à quel point cela pourrait-il être efficace.

M. Mazankowski: Est-ce là l'un des principaux bouchons pour ce qui est d'améliorer l'utilisation des wagons? Quels sont les principaux bouchons identifiables à cet égard? Dites-le nous de cette façon.

M. Kroeger: Je suis sûr qu'il y en a d'autres qui sont mieux informés que moi, mais présentement l'utilisation des wagons est un service gratuit; vous pouvez retenir un wagon aussi longtemps que vous le désirez, à l'endroit où vous le désirez, non seulement vous ne payez aucun frais de surestaries, mais dans la mesure où ces wagons ainsi retenus augmentent les coûts d'exploitation de réseaux, il est impossible de répartir ces coûts dans les frais demandés aux usagers du réseau. Les usagers du réseau sont complètement à l'abri de tout coût imputable à l'utilisation des wagons. Donc, pour l'instant, je pense qu'il n'y a qu'une partie minime . . .

M. Mazankowski: A-t-on étudié la question de la surestarie au cours des discussions? Pourquoi n'a-t-on fait aucune recommandation? Je ne dis pas que je suis en faveur de cela, mais j'aimerais connaître le raisonnement ou les arguments sous-jacents.

M. Kroeger: Le groupe de travail de l'agence centrale de coordination, par exemple, a discuté de la question de la surestarie. On a pensé qu'il serait prématuré de formuler une mesure précise quelconque pour le moment, car les organisations étaient là pour définir la composition et le fonctionnement de l'agence. Leur rôle n'était pas vraiment de trouver des mesures d'efficacité, mais on a pensé qu'il serait préférable de mettre l'administrateur et le comité en place, et de les laisser s'occuper de la question des frais de surestarie et de toute autre mesure qui pourrait possiblement améliorer l'efficacité du réseau.

M. Mazankowski: Monsieur le président, y a-t-il dans ce projet de loi, et plus particulièrement dans les articles touchant la performance, les rabais et les sanctions des dispositions, en vertu desquelles on pourrait à un moment donné incorporer quelque chose touchant les droits de surestarie ou les rabais relativement à l'utilisation des wagons?

M. Kroeger: Je pense que les arrangements relatifs aux frais de surestarie pour les wagons de grain se trouvent dans une ordonnance en conseil de 1959. Il ne serait donc pas nécessaire de modifier la loi pour changer ces arrangements, le Comité supérieur du transport du grain ou l'administrateur pourrait formuler des recommandations au ministre au sujet de cette ordonnance en conseil lorsqu'ils tireront des conclusions.

[Text]

[Translation]

• 1230

Mr. Mazankowski: So, in other words, there is provision and there could be an implementation of something along those lines providing the order in council that you referred to, the 1959 order in council, were to be lifted?

Mr. Kroeger: There never has been, to my knowledge, a legislative impediment to changing that order in council nor would there be if Bill C-155 were passed.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski.

Mr. Althouse.

Mr. Althouse: I just want to point out to the government members, because I think that is where the decision is resting at this point in time, that the bill does a very good job of recognizing the vested interests of Canadian nationals with the payment or a refund of money because of their disadvantage in having to haul 123 point something miles further than their competitor to get to the coast at Prince Rupert. I think the transportation acts policy of this country has previously done a fair job of recognizing the vested interests of the smaller communities and the users of rail services up until this bill. They have done it through the branch line laws which have attempted to provide service to a whole host of small communities and small individual producers. This particular section of this bill lays waste all those communities that government policy and public policy have been working at building and maintaining over the time period that that part of our country was established, the last 80 or 90 years.

Granted, the point that Mr. Mayer makes has some validity. It has been slowed down to some extent by the decision to make the payment to the railroads rather than to charge the full rate to the farmer under this bill. So, instead of the rate's increasing 10 or 11 times by the end of the decade with the payment to the railway, the rate increase to the farmer will only be five or six times by the end of the decade. So, that gives, I suppose, half as much leverage for any elevator company or grain handling company that would like to use the rate as leverage to attract business from the branch lines to a main line. I remind the committee that it is not just the rail rate that they have as a means of attracting business. The elevation charges, the storage charges and even the terminal charges, can be reduced within the guidelines set out by the Canadian Grain Commission and those four components, rail rate and the three components of the grain tariff charges, can combine to make quite an incentive to pull business away from the small branch lines. Not only do they still have some advantage in access to cars, because some, not all, of the companies prefer to do their business out of the branch lines. I think this is deliberate corporate policy; they have decided to consolidate their grain handling system. In some cases, Mr. Chairman, it is a decision to consolidate and in others the company does not have a vast network of collection points, but for the bulk of the grain handling system out there which is made up by farmer-owned co-operatives which handles 79% or 80% of the grain that is handled in Western Canada, I would remind you, through the pools and UGG, they have collection

M. Mazankowski: Autrement dit il y a une disposition et il serait possible de faire quelque chose dans ce sens pourvu que l'ordonnance en conseil de 1959 à laquelle vous avez fait allusion, soit levée?

M. Kroeger: À ma connaissance aucun obstacle législatif ne s'oppose à la modification de cette ordonnance en conseil et le Bill C-155, s'il était adopté, n'en constituerait pas un.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski.

Monsieur Althouse.

M. Althouse: Je tiens simplement à souligner pour les députés du gouvernement, parce qu'à mon avis c'est là-dessus que la décision est basée présentement, que le projet de loi est excellent lorsqu'il reconnaît les intérêts acquis du Canadien National par les paiements ou le remboursement d'argent, étant donné le désavantage qu'il a d'avoir un parcours de quelque 123 milles de plus que son concurrent pour se rendre à Prince Rupert sur la côte. À mon avis avant ce projet de loi, la politique en vertu des droits sur le transport de ce pays avait, et c'était excellent, reconnu les intérêts acquis des petites collectivités et des usagers des services ferroviaires. Cela s'est fait par les lois sur les lignes secondaires visant à desservir toute une série de petites localités et de petits producteurs individuels. Cette partie du projet de loi rejette toutes ces localités, que la politique gouvernementale et publique s'est efforcée d'établir et de maintenir au cours de cette période où cette partie de notre pays a été développée, soit au cours des dernières 80 ou 90 années.

Je reconnais que le point soulevé par M. Mayer a une certaine validité. Cela a été atténué dans une certaine mesure par la décision d'effectuer un versement aux chemins de fer plutôt que de facturer le plein tarif aux fermiers en vertu de ce projet de loi. Donc, d'ici la fin de la prochaine décennie, les tarifs auxquels les fermiers seront assujettis n'augmenteront que cinq ou six fois au lieu de 10 ou 11 fois. Donc, je présume que le résultat, c'est qu'une compagnie d'exploitation de silos ou de manutention de grain qui voudrait recourir aux taux pour attirer sur les lignes principales ceux qui utilisent les lignes secondaires perdra la moitié de ce pouvoir. Je rappelle au Comité qu'ils n'ont pas uniquement les taux ferroviaires comme moyen d'attirer les clients. Ils peuvent réduire les frais d'élévateurs, d'entreposage et même de terminus dans le respect des directives établies par la Commission canadienne des grains, et ces quatre éléments, tarif ferroviaire et les trois éléments de frais tarifaires, joints peuvent créer un avantage important pour attirer les clients des lignes secondaires. Non seulement ils ont toujours certains avantages pour ce qui est de l'accès aux wagons, car certaines compagnies, pas toutes, préfèrent faire affaire à partir des lignes secondaires. Je pense que c'est là une politique corporative délibérée; ils ont décidé de consolider leur système de manutention du grain. Dans certains cas, monsieur le président, il s'agit d'une décision de consolidation et, dans d'autres, la compagnie n'a pas un vaste réseau de points de ramassage, mais pour l'ensemble du système de manutention de grain, formé de coopératives appartenant à des producteurs et s'occupant de 79 ou 80 p. 100

[Texte]

points on those branch lines. Those lines are only protected, most of them, to the year 2000.

• 1235

What this particular proposal does is place them all in jeopardy. If they are within 15, 20, or 30 miles of a main line, by the end of this decade they will have \$4 or \$5 or \$6 a tonne that they can use as a short-term incentive. They may even be taking a loss at those large points in an effort to close down the small operations up and down the branch line. For those of you who are more familiar with cities, it is very similar to the chain store and the local grocery store, but it has much broader implications because of the great distances that obtain out there.

It is not just a \$4 or \$5 per tonne saving. The extra costs that those small communities will bear have been proven time and time again at a great many branch line abandonment hearings to be much greater than the alleged saving. So while it may be very good business for an elevator company to eventually be able to force out of business its competition up and down the branch lines within what it considers to be the radius of its potential business territory, it is very bad business, extremely bad business, for the communities that are affected. And some of the communities are not so small by prairie standards either; some of them have several thousand people in them. It is extremely bad business for the small and medium-sized and even, I submit, the larger farmers along those branch lines. It is a much more reprehensible way to deal with those people, and something that makes me very upset.

You have taken account of the problem that this kind of thing would create for CNR and have adjusted for it. You have written in, as Mr. Reid has rightly pointed out, a problem forever and ever, in perpetuity. You have continued some of the so-called Crow distortions into this bill with the 123 miles that the CNR will be forever obtaining a subsidy for.

That might have some use for the Port of Prince Rupert, and it is nice for the farmer who sometimes gets to use the western route for shipping of grain to know that there is an alternate route when we have snow slides or problems along the Fraser Canyon. It is nice to know it is there. But it would be equally nice to know, as a person who resides in western Canada and is concerned about other residents of western Canada, that there was the same amount of concern for those people and those communities along the branch lines. It would be nice to know that it was recognized that this clause puts them in jeopardy. It would be nice to be able to go back and report to those communities that recognition had been made and that this particular clause of the bill had been withdrawn or defeated at this stage.

Thank you.

The Chairman: Thank you.

[Traduction]

du grain manutentionné dans l'Ouest du Canada, je vous rappelle que cela se fait par le truchement de syndicats de producteurs et par l'U.G.G., qui ont des points de ramassage sur ces lignes secondaires. La plupart de ces lignes ne sont protégées que jusqu'à l'an 2000.

Cette proposition les met toutes en danger. D'ici la fin de la décennie, si elles sont situées à 15, 20 ou 30 milles d'une ligne principale, elles pourront offrir un avantage à court terme de \$4, \$5 ou \$6 la tonne. Les centres plus importants pourront même faire un effort et fonctionner à perte pour faire fermer les petites exploitations le long des lignes secondaires. Pour ceux d'entre vous qui connaissent mieux les villes, cela ressemble un peu aux chaînes de magasins et à l'épicerie locale, mais les conséquences sont beaucoup plus vastes étant donné les grandes distances qu'il y a là-bas.

Il n'y a pas qu'une économie de \$4 ou \$5 la tonne. Il a été prouvé à de nombreuses reprises lors d'audiences sur l'abandon de nombreuses lignes secondaires que les coûts supplémentaires que ces petites localités doivent assumer dépassent de beaucoup les prétendues économies. Alors quoi que ce soit une bonne affaire pour une compagnie d'éleveurs de pouvoir un jour éliminer la concurrence le long des lignes secondaires dans ce qu'elles considèrent être le périmètre de leur territoire potentiel, c'est mauvais, extrêmement mauvais pour les localités touchées. Et certaines de ces localités ne sont pas si petites, même pour les Prairies, certaines comptent plusieurs milliers d'habitants. C'est très mauvais pour les petits et moyens producteurs situés le long de ces lignes secondaires. C'est une façon beaucoup plus répréhensible de traiter ces gens, et c'est quelque chose qui me gêne beaucoup.

Vous avez tenu compte du problème que ce genre de situation créerait pour le CN et vous lui avez accordé des indemnités. Comme M. Reid l'a si bien dit, vous avez inclus dans ce projet de loi un problème éternel. Avec les 123 milles pour lesquels le CN obtiendra à jamais un subside, vous avez perpétué dans ce projet de loi ce que l'on appelle les distorsions du Pas du Nid-de-Corbeau.

C'est peut-être utile pour le port de Prince Rupert et il est bon pour le fermier utilisant parfois la route de l'ouest pour livrer son grain de savoir qu'il y a un autre parcours en cas d'avalanches de neige ou d'autres problèmes le long du Canyon Fraser. Il est bon de savoir que cela existe. Mais en tant que personne qui réside dans l'Ouest et qui se préoccupe des autres résidents de l'Ouest, j'aimerais constater la même préoccupation pour les gens et les localités se trouvant le long des lignes secondaires. J'aimerais que l'on reconnaisse que cet article les met en danger. Il serait bon de pouvoir retourner vers ces gens et leur dire que l'on a reconnu ce problème et que cet article du projet de loi a été retiré ou défait lors de l'étude en Comité.

Merci.

Le président: Merci.

[Text]

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I want to question Mr. Kroeger some more.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, on a point of order. We have traditionally adjourned at 12.30 p.m. Some of us make appointments and arrangements for 12.30 p.m. I know you wanted to get through the clause, but if there is not a disposition to get through it might I suggest that we adjourn?

Mr. Benjamin: Agreed.

The Chairman: I would certainly agree to that, but I would remind Mr. Benjamin that he had a fairly lengthy time at the beginning of this clause in which he could have posed questions. He chose to use the time to make a speech. That is his privilege; I do not question that at all. It seems to me that if we are going to be all over the ballpark, it becomes rather hard to make sure that time is divided evenly among members.

• 1240

In any case, the meeting is adjourned until 3.30 p.m.

AFTERNOON SITTING

• 1537

The Chairman: Order, please.

We are continuing our consideration of Bill C-155.

An hon. Member: Mr. Chairman, there are cameras in the doorway.

The Chairman: I would ask that the cameras in the doorway be moved away, please. It is not allowed. I do not want the doors closed; I just want the cameras removed.

When we adjourned for lunch and Question Period, we were dealing with Clause 45. So we are still on Clause 45.

On Clause 45

Clause 45 agreed to.

On Clause 46

The Chairman: Clause 46.(1):

Notwithstanding sections 43 and 45 but subject to subsection (2), a railway company may, in respect of any crop year, include in its tariff a rate that is lower than that provided by section 43 in respect of any point of origin that was treated as a competitive or contiguous point in the tariff of rates applicable to the 1981-82 crop year.

Mr. McKnight: Sounds like a V-12 word.

The Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: I would like the officials to explain that. I would like them to explain what is meant by the expression "competitive or contiguous". Let us start there.

[Translation]

M. Benjamin: Monsieur le président, j'aurais d'autres questions à poser à M. Kroeger.

M. Mazankowski: Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Habituellement nous levons la séance à 12h30. Certains d'entre nous ont pris des rendez-vous ou des arrangements pour 12h30. Je sais que vous vouliez terminer l'étude de l'article, mais si ce n'est pas le cas je suggère que nous levions la séance?

M. Benjamin: D'accord.

Le président: Je suis certainement d'accord sur cela, mais j'aimerais rappeler à M. Benjamin qu'il a pris pas mal de temps au début de l'étude de cet article, temps qu'il aurait pu utiliser pour poser des questions. Il a décidé de faire un discours, c'est son privilège, et je ne le conteste pas du tout. Il me semble que si l'on s'éparpille, il sera difficile de partager équitablement entre tous les membres du Comité le temps dont nous disposons.

Quoi qu'il en soit, la séance est levée jusqu'à 15h30.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le président: À l'ordre, s'il vous plaît.

Nous allons reprendre notre étude du projet de loi C-155.

Une voix: Monsieur le président, il y a des caméras dans l'entrée.

Le président: Je demanderais que l'on enlève les caméras de l'entrée. Les caméras sont interdites. Je ne veux pas que l'on ferme les portes; je demande tout simplement que l'on enlève les caméras.

Lorsque nous nous sommes arrêtés pour déjeuner et pour la période des questions, nous en étions à l'article 45. Nous allons donc poursuivre notre étude de cet article.

Article 45.

L'article 45 est adopté.

Article 46.

Le président: Article 46(1):

Par dérogation aux articles 43 et 45, mais sous réserve du paragraphe (2), une compagnie de chemin de fer peut, pour une campagne agricole, inclure dans son tarif un taux inférieur à celui que prévoit l'article 43 à l'égard de tout point d'origine considéré comme concurrentiel ou contigu dans le tarif de taux applicable à la campagne agricole 1981-1982.

M. McKnight: On est vraiment lancé dans les gros modèles.

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: J'aimerais que les hauts fonctionnaires expliquent cela. J'aimerais qu'ils nous expliquent ce qu'ils

[Texte]

Mr. Kroeger: First of all, Mr. Chairman, the operative term in Clause 46 is "was".

Mr. Mazankowski: Is what?

Mr. Kroeger: Is "was". That is to say, it refers to a point of origin that was treated as competitive or contiguous in the 1981-1982 crop year—i.e., you had some deviations from a strict distance-related rate structure even under Crow, and Clause 46 allows those deviations to be perpetuated under the proposed regime, but of course at a different level of freight rate.

I am trying to remember whether it is Rosetown, Saskatchewan that has a CN line and a CP line going through it.

An hon. Member: You are right.

Mr. Kroeger: One of those lines travels a greater distance than the other to get to Vancouver or Thunder Bay. Therefore, on a strict distance-related scale you would have to say that the railway whose line was the shortest would charge a lower rate than the railway that was travelling the greater distance would be allowed to charge. That would mean everybody would try to ship their grain on the railway with the lowest rate, so they match the competition. The rates in Rosetown are equalized as between CN and CP, even though one of them has a longer distance to port than the other. That is what is called competitive.

• 1540

Contiguous would be if you had two lines of railway, CN and CP, that were rather close together. In the part of Alberta I came from, they were 20 miles apart. Once again, on a strict distance-related scale, quite possibly the CP line, for example, might be able to offer a lower rate than the CN line. They were not in the same town, but they were contiguous, and once again the railways were allowed to deviate from the prescribed rate structure in order to match the competition.

This allows them to match the competition by going down from the prescribed rate. So it is an authorization to continue in the future the sort of competitive practices that existed in the past.

Mr. Mazankowski: How does that square, then, Mr. Chairman, with the provisions of the Railway Act that say that all freight rates must be compensatory? Up until now . . .

[Traduction]

entendent par les mots «concurrentiel ou contigu». Commençons par cela.

M. Kroeger: Tout d'abord, monsieur le président, le mot clé, dans l'article 46, c'est «was» (dans la version française, ce mot est sous-entendu dans l'expression «tout point d'origine considéré comme»).

M. Mazankowski: C'est quoi?

M. Kroeger: Le mot «was». Ce qui signifie qu'il s'agit d'un point d'origine qui a été considéré comme étant concurrentiel ou contigu pendant la campagne agricole de 1981-1982... Autrement dit, il existait, même dans le cadre des tarifs du Nid-de-Corbeau, des écarts par rapport à la structure des taux calculés en fonction des distances, et l'article 46 permet tout simplement le maintien de ces écarts dans le cadre du régime proposé, mais ce serait bien sûr un niveau de taux différent.

Je ne me souviens pas très bien, mais je pense que c'est à Rosetown, en Saskatchewan, qu'il y a une ligne du CN et une ligne du CP.

Une voix: Vous avez raison.

M. Kroeger: L'une de ces lignes de chemin de fer parcourt une distance plus longue que l'autre pour aller à Vancouver ou à Thunder Bay. Avec un barème de tarifs calculés uniquement en fonction des distances, la compagnie de chemins de fer dont la ligne est la plus courte devrait logiquement demander un tarif inférieur à celui auquel aurait droit la compagnie de chemins de fer dont la ligne parcourt une distance plus longue. Ce qui signifierait que tout le monde essaierait d'expédier son grain en faisant appel à la compagnie de chemins de fer qui propose le tarif le plus bas. Et l'autre compagnie, pour être concurrentielle, devrait alors proposer le même taux. C'est pourquoi, à Rosetown, les taux sont les mêmes pour le CN et le CP, même si l'une de ces compagnies de chemins de fer doit parcourir une distance plus longue pour se rendre au port. C'est ce qu'on veut dire par «concurrentiel».

Pour ce qui est des points dits «contigus», il s'agit des points où les deux lignes de chemin de fer, celle du CN et celle du CP, sont très rapprochées l'une de l'autre. Dans la région de l'Alberta d'où je suis originaire, ces lignes n'étaient qu'à 20 milles l'une de l'autre. Là encore, si l'on appliquait un barème axé uniquement sur les distances, le CP pourrait par exemple fort probablement offrir un taux inférieur au CN. Dans le cas auquel je songe, ces lignes ne traversaient pas le même village, mais elles étaient contiguës, et là encore, on a permis aux compagnies de chemins de fer de s'écarter quelque peu du barème de tarifs prescrit, afin de demeurer toutes les deux concurrentielles.

Ainsi, elles demeurent concurrentielles en offrant un taux inférieur au taux prescrit. Il s'agit donc d'une simple autorisation de maintenir à l'avenir des pratiques qui ont existé par le passé.

M. Mazankowski: Monsieur le président, comment cela cadre-t-il avec les dispositions de la Loi sur les chemins de fer,

[Text]

Mr. Kroeger: Apply the Crow.

Mr. Mazankowski: —the Crow rate was exempted. Is that exemption still going to apply?

Mr. Kroeger: Yes, sir. There is a clause near the beginning of the rate section that specifically says that Section 278, I think it is, of the Railway Act does not apply. Section 278 says that all rates have to be compensatory. But in this system, where we are averaging freight rates, the real costs on some lines are going to be higher than the allowable rate. By the same token, the real costs on efficient lines will be lower than the allowable rate. What we are doing is averaging the pluses and the minuses to arrive at an average rate for the system. But that means we cannot allow in this regime the application of Section 278, which would require that every rate on every line be compensatory. So that is excluded.

Mr. Mazankowski: So in effect you could have non-compensatory freight rates provided here.

Mr. Kroeger: You will have.

Mr. Mazankowski: You will have. So in terms of a railway wanting to compete, they may not necessarily recover all their variable costs, then, on that . . .

Mr. Kroeger: That is correct.

Mr. Mazankowski: —particular line if there were a competitive line.

Mr. Kroeger: It would not matter.

Mr. Mazankowski: Or a contiguous line, then.

Mr. Kroeger: It would not matter either way. Even without reference to it being competitive or contiguous, if the average freight rate system wide is \$25, the real costs from a point such as Lethbridge or Medicine Hat might very well be \$20; on some of the very marginal branch lines they might be \$35. What you do is you average those out across the system so that if you had a branch line where the real cost was \$35 and the allowable freight rate was only \$35, that, by definition, is a non-compensatory rate.

Without reference to whether you have any competitive or contiguous factors that lead to rate-cutting, you are already going to have non-compensatory rates at various points in the system by virtue of the fact that what we are prescribing here is a rate averaging.

Mr. Mazankowski: Well, okay. I guess we all have some difficulty. We are talking about distance-related lines, and then about tariffs under Schedule II, upon which this whole thing is based, on the basis of distance-related. Yet there is a deviation from that.

[Translation]

qui dit que tous les taux ferroviaires doivent être compensatoires? Jusqu'à maintenant . . .

M. Kroeger: Appliquez les tarifs du Nid-de-Corbeau.

M. Mazankowski: . . . le tarif du Nid-de-Corbeau était exempté. Cette exemption continuera-t-elle d'être appliquée?

M. Kroeger: Oui, monsieur. Au début de la partie qui traite des tarifs, il y a un article qui dit en toutes lettres que l'article 278, si je ne m'abuse, de la Loi sur les chemins de fer ne s'applique pas. Et c'est cet article 278 qui dit que tous les taux doivent être compensatoires. Mais dans le cadre de ce système, où nous essayons de faire une moyenne des différents taux ferroviaires, les coûts réels pour certaines lignes seront supérieurs au taux permis. Et, de la même façon, les coûts réels pour les lignes efficaces seront inférieurs au taux permis. Nous faisons la moyenne des plus et des moins, pour en arriver à un taux moyen pour le système dans son ensemble. Ce qui veut dire que nous ne pouvons pas permettre, dans le cadre de ce régime, l'application de l'article 278, qui exigerait que tous les taux, pour toutes les lignes, soient compensatoires. Cela est donc exclu.

M. Mazankowski: Vous pourriez donc très bien vous retrouver avec des taux ferroviaires non compensatoires.

M. Kroeger: Il y en aura.

M. Mazankowski: Il y en aura. Alors, pour ce qui est des compagnies de chemins de fer qui voudront être concurrentielles, elles ne pourront pas nécessairement récupérer tous leurs coûts variables pour . . .

M. Kroeger: C'est exact.

M. Mazankowski: . . . une ligne de chemin de fer en particulier, s'il y avait une ligne concurrentielle.

M. Kroeger: Cela n'aurait aucune importance.

M. Mazankowski: Ou alors pour une ligne contiguë.

M. Kroeger: Cela ne changerait rien, d'un côté comme de l'autre. Sans même faire état de la distinction entre concurrentiel et contigu, si le taux ferroviaire moyen pour le système est de \$25, les coûts réels d'un point comme, par exemple, *Lethbridge* ou *Medicine Hat* pourraient très bien être de \$20; et ils pourraient être de \$35 pour les lignes secondaires. Ce que vous feriez, c'est établir la moyenne pour l'ensemble du système, de sorte que s'il y avait une ligne secondaire pour laquelle les coûts réels seraient de \$35, tandis que le taux ferroviaire permis n'était que de \$35, alors, par définition, il s'agirait d'un taux non compensatoire.

Sans même tenir compte des facteurs relatifs à la concurrence ou à la contiguïté qui pourraient amener une réduction des taux, vous allez, de toute façon, vous retrouver avec des taux non compensatoires à divers points dans le système, étant donné que ce que nous prescrivons ici, c'est le calcul d'une moyenne des taux.

M. Mazankowski: Très bien. Je suppose que nous sommes tous quelque peu confus. Il est question ici de lignes et de taux axés sur les distances et des tarifs prévus dans l'annexe II, sur lesquels s'appuie toute cette affaire, c'est-à-dire les distances. Or, il y a certains écarts, certaines dérogations.

[Texte]

When you look at your overall aggregate line-related and volume-related costs, do you do it on a system basis? Will you be arriving at that figure on a system basis, or will you be leading to it on the basis of each individual segment of line?

• 1545

Mr. Kroeger: It is done on a system basis. Mr. Mazankowski may remember that when we started the rate section I explained the process whereby you establish what the total system costs are going to be; then you establish a freight rate structure that will recover those costs. The way you do that is: you establish what an averaged cost of moving one tonne of grain would be, and then you look up your distance scale . . . I am sorry; I went down the wrong siding there, if I can use the phrase.

The process is different than that, excuse me. On the system that I was describing you establish a multiple—how much times Crow is the compensatory rate—and you multiply it by the distance from a point in the system. It still comes back, by a different process, to the same thing; what you are talking about is a system average cost that you then vary only according to the distance from port. That is the only variable that is allowed except for Clauses 45, 46, and 47.

Mr. Mazankowski: Then when you go to Clause 46.(2) you say:

(2) A lower rate included in a tariff pursuant to subsection (1) shall not be less than the rate that is necessary to match any competitive railway rate.

Now that competitive rate could also be non-compensatory. Or is it assumed that competitive rate would be compensatory? It seems to me that in order for two competing railways to provide the same tariff, the one that has the advantage would obviously have the lower rate, but it would seem to me that that rate would be set on the basis of the recovery of variable costs and some contribution to constant costs. So along comes this other one—the competing railroad—which may have a longer distance to travel but will still have to match that competition.

Now I guess what I am saying is: Does the one operator—the one railway who is the pace setter, who sets the original price—does that have to be compensatory, or can it be a non-compensatory rate?

Mr. Kroeger: It can be non-compensatory, and without reference to what a railway's costs are or how efficient an individual railway is, what it is allowed to charge is a system-wide average freight rate times the distance. So the only variable between two points in western Canada will be which one is the furthest from port; whichever one is the closest to port is allowed, under this bill, to charge the lower freight rate.

[Traduction]

Lorsque vous examinez l'ensemble de vos coûts axés sur les lignes et les volumes, le faites-vous en fonction du système? Votre chiffre est-il calculé en fonction du système dans son ensemble, ou plutôt en fonction de chaque segment de ligne de chemin de fer?

M. Kroeger: C'est calculé en fonction du système. M. Mazankowski se souviendra peut-être que lorsque nous avons commencé notre étude de la partie qui traite des taux, j'avais expliqué le processus en vertu duquel on fixe quels seront les coûts du système dans son ensemble; après quoi il faut établir un barème des tarifs qui permet de récupérer ces coûts. Et voici la marche à suivre: vous calculez d'abord combien coûterait en moyenne un mouvement d'une tonne de grain, après quoi vous prenez votre tableau des distances . . . excusez-moi. Je me suis trompé de côté.

Je vous demande pardon. Le processus n'est pas celui-là. Avec le système que je vous décrivais, vous devez établir un multiple—le taux compensatoire doit être un certain nombre multiplié par le tarif du Nid-de-Corbeau—et vous multipliez ces chiffres par la distance qui sépare un point d'un autre dans le système. Le processus est différent, mais on en arrive à la même chose: il s'agit d'un coût moyen pour l'ensemble du système, coût qui ne varie qu'en fonction de la distance qui sépare le point concerné du port. C'est la seule variable qui est admise, à l'exception de ce que prévoient les articles 45, 46 et 47.

M. Mazankowski: Pourtant, voici ce que dit le paragraphe (2) de l'article 46:

(2) Un taux réduit inclus dans un tarif en vertu du paragraphe (1) ne peut être inférieur au taux nécessaire pour concurrencer tout autre taux ferroviaire.

Ce taux concurrentiel pourrait, lui aussi, être non compensatoire. Ou alors, suppose-t-on dès le départ qu'un taux concurrentiel serait compensatoire? Il me semble que pour que deux compagnies de chemins de fer concurrentielles puissent offrir le même taux, celle qui a l'avantage aura le taux inférieur; mais il me semble que ce taux serait fixé en fonction de la récupération des coûts variables et d'une certaine contribution aux coûts fixes. Il se peut très bien que l'autre compagnie de chemins de fer, qui veut lui faire concurrence, ait une distance plus longue à parcourir. Pourtant, il faudra que le tarif qu'elle offre soit concurrentiel.

Ce que j'essaie d'expliquer, c'est tout simplement ceci: l'exploitant qui . . . la compagnie de chemins de fer qui établit le prix original . . . ce prix doit-il être compensatoire, ou peut-il être non compensatoire?

M. Kroeger: Il peut être non compensatoire, et ce, sans tenir compte des coûts de la compagnie de chemins de fer ou de son efficacité. Ce qu'on a le droit d'exiger, c'est le taux ferroviaire moyen pour l'ensemble du système, multiplié par la distance. La seule variable sera donc la distance qui sépare le point concerné du port. La compagnie qui a la distance la plus courte à parcourir pour se rendre au port pourra, en vertu de ce projet de loi, s'il est adopté, demander un taux inférieur.

[Text]

So the result would be that . . . Let us say that CN is slightly closer to port and can charge \$29.50; CP is a bit further, so the prescribed freight rate would be \$30.00. CP can drop its rate to \$29.50; it cannot go to \$29.00. It can equalize downward, but only so far as is necessary to match the competition.

If you want to cut your rates further than that, you have to go through the process in Clauses 45 and 47 of filing complaints and CTC hearings and so forth. Clause 46 is automatic. As long as two points were competitive or contiguous prior to 1981-1982, the railway with the greater distance automatically has authority to drop its rate to match the competition, and both rates might very well be non-compensatory.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I wonder whether I could ask Mr. Thompson how that applies in present circumstances in areas other than statutory grains. Is that a common occurrence at present, the reduction of tariff rates as a result of a competitive or a contiguous point?

• 1550

Mr. Thompson: Yes, I believe there are a number of instances where the railways, of course, charge common rates or the same rates. As you know, the railways are exempt from the provisions of the combines legislation; they can legally fix rates, and have been doing that for decades.

But there are instances where, in the case of attractive traffic, they will enter into rate competition for the traffic. It has never happened, of course, in certain traffic, including grain, because traffic was not attractive. But in anticipation of the day when railways expect to be gaining a normal benefit from this traffic, I would expect there will be some competition that will result in rate reductions.

Mr. Mazankowski: Suppose that in subclause (2) a competing railway—because of its efficiencies and its cutting of fat and its competitive aspects—could in fact provide a freight rate, notwithstanding the fact that it was a longer distance, that was less than the price-setter and still be compensatory. Could it then reduce its rate to below the one that had the distance advantage, who really was the pace-setter in the freight rate?

Mr. Kroeger: Under Clause 46 they have to go to Clause 45, negotiate an agreement with the shipper, and then subject themselves to the appeal process in Clause 47. But the automatic . . .

Mr. Mazankowski: Not even if they could justify that their variable costs were less than the other operators, notwithstanding the fact that the operator travelled a reduced distance?

[Translation]

Cela aurait pour résultat . . . Admettons que le CN soit légèrement plus près du port et qu'il puisse demander \$29.50; et que le CP ait une distance un peu plus longue à parcourir, et que le taux ferroviaire prescrit soit de \$30. Le CP peut ramener son taux à \$29.50, mais il ne peut pas le faire baisser jusqu'à \$29. Une compagnie peut baisser son taux, mais celui-ci ne peut pas aller en deçà du taux proposé par la compagnie concurrentielle.

Si vous voulez réduire davantage vos taux, vous devez passer par les processus prévus dans les articles 45 et 47, en vertu desquels vous pouvez porter plainte, demander audience avec la CCT, etc. L'article 46, quant à lui, est automatique. Si deux points étaient concurrentiels ou contigus avant 1981-1982, la compagnie de chemins de fer qui a la plus longue distance à parcourir a automatiquement l'autorisation de ramener son taux à celui de l'autre compagnie, et les deux taux peuvent très bien être non compensatoires.

M. Mazankowski: Monsieur le président, je demanderais à M. Thompson comment cela s'applique dans les circonstances actuelles pour des marchandises autres que les grains statutaires. Cette pratique est-elle courante à l'heure actuelle? C'est-à-dire la réduction de taux à cause de l'existence de points concurrentiels ou compétitifs?

M. Thompson: Oui, je crois qu'il y a un nombre de cas où la société de chemins de fer, évidemment, impose les mêmes tarifs communs, ou les mêmes tarifs tout court. Comme vous le savez, les sociétés de chemins de fer ne tombent pas sous le coup des dispositions de la loi anti-coalition; elles peuvent légalement fixer les taux, et le font depuis des décennies.

Cependant, dans d'autres cas, là où cela paraît attrayant, ces sociétés se feront concurrence pour la clientèle. Ce n'est certainement jamais arrivé dans le cas de certains produits, y compris le grain, parce que ce n'était pas attrayant comme prix. Cependant, anticipant le jour où les sociétés de chemins de fer s'attendent à faire des profits normaux grâce à ce transport, j'imagine qu'il y aura une certaine concurrence qui aidera à diminuer les prix.

M. Mazankowski: Disons que dans l'alinéa (2), une société de chemins de fer concurrentielle, à cause de son efficacité, de son muscle et de tous les autres aspects concurrentiels, disons qu'elle pourrait demander un prix, pour le transport, nonobstant le fait que la distance était plus longue, qui serait moindre que le taux de base, mais qui, tout de même, rapporterait des profits. Cette société pourrait-elle alors fixer son tarif à un niveau moindre que celui auquel on consent un avantage pour la distance, mais qui a vraiment donné le ton pour le tarif de transport?

M. Kroeger: En vertu de l'article 46, les sociétés doivent s'en reporter à l'article 45, négocier un accord avec l'expéditeur, et ensuite, s'en reporter aux procédures d'appel à l'article 47. Cependant, automatiquement . . .

M. Mazankowski: Même si elles ne pouvaient pas prouver que leurs frais variables étaient inférieurs à ceux des concu-

[Texte]

Mr. Kroeger: No, sir. That is the whole principle of averaging that is in this bill—that the only variable that is allowable, in general, is distance. You have an average rate, and that rate must apply, no matter what the real costs of the line are. That is what Mr. Banks pointed out to the committee, that the bill addresses only the cost side; it does not address the price side.

Mr. Mazankowski: But you can deviate from that distance-related principle if you are meeting competition.

Mr. Kroeger: But only to the extent of coming down to match the railway that has the shortest distance.

Mr. Mazankowski: Okay. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Okay.

I have notice of an amendment from Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: I was wishing Mr. Mazankowski would pursue this some more, because no matter where you cut it, under Clause 45 or Clause 46, they are going to do whatever the hell they want anyway.

Mr. Chairman, I move that Bill C-155 be amended in Clause 46 by striking out the period at line 33 on page 23 and adding the following: “established under Section 43.”

By way of explanation, Mr. Chairman, this would restrict rate reductions to the extent required to resolve anomalies where a competitive railway point is a longer distance from a port by one railway than the other.

If I may comment further, Mr. Chairman, it would permit rate reductions only to the extent required to meet a railway rate established by the annual rate scale. Now, that is a flexibility that is required, because the annual rate scale might produce different rates for CN and CP from the same origin to the same destination, because CN mileage is different from CP mileage. The amendment would limit rate reductions only to the extent—I repeat that—only to the extent required to solve those anomalies.

• 1555

The bill as written says that rates can be reduced to match competitive railway rates, not necessarily just rates established by this bill.

Now, I have put that fairly slowly because I am not a transportation lawyer or consultant, or whatever they call them. I believe this to be in order, Mr. Chairman, but I would also like an opinion from the officials and their counsel, and opinion from our own counsel in this matter; then we will see what happens after that.

[Traduction]

rents, nonobstant le fait que le concurrent transportait le produit sur une distance inférieure?

M. Kroeger: Non, monsieur. Voilà tout le principe des moyennes que l'on trouve dans le projet de loi... la seule variable qui soit permise, en général, c'est la distance. Vous avez un taux moyen, ce taux doit s'appliquer, quels que soient les véritables coûts du transport. Voilà ce que M. Banks voulait faire comprendre au Comité, que le projet de loi ne touche que la question des coûts; il ne touche pas la question des prix.

M. Mazankowski: Mais vous pouvez vous écarter de ce principe de la distance si vous faites face à la concurrence.

M. Kroeger: Seulement dans la mesure où vous voulez en arriver au même montant que la société de chemins de fer qui parcourt la distance la plus courte.

M. Mazankowski: Parfait. Merci, monsieur le président.

Le président: Parfait.

J'ai des avis d'amendement émanant de M. Benjamin.

M. Benjamin: J'espérais que M. Mazankowski continuerait encore un peu, parce que, quelle que soit la façon dont on envisage la chose, que ce soit en vertu de l'article 45 ou 46, de toute façon, ces sociétés feront bien ce qu'elles veulent.

Monsieur le président, je propose qu'on modifie le Bill C-155 à l'article 46 en supprimant le point à la ligne 35 de la page 23, pour rajouter ce qui suit: «fixé en vertu de l'article 43».

Donc, monsieur le président, il s'agit de restreindre les diminutions de taux à ce qui est exigé pour résoudre les anomalies là où un point d'origine d'une société concurrentielle se trouve être plus loin d'un port pour une société de chemins de fer qu'une autre.

Si vous me permettez quelques mots de plus, monsieur le président, cela permettrait de diminuer les taux seulement dans la mesure où c'est exigé pour en arriver à un taux de chemin de fer fixé lors de la fixation des tarifs de taux annuel. Voilà le genre de souplesse qui est requis, car le tarif annuel des taux pourrait donner des taux différents pour le CN et le CP, tout en ayant le même point d'origine pour aller à la même destination, car le millage du CN est différent de celui du CP. Cet amendement limiterait les diminutions de taux seulement dans la mesure où c'est requis pour corriger ces anomalies.

D'après le libellé actuel, les taux peuvent être diminués pour atteindre le même niveau que ceux d'une société de chemins de fer concurrentielle, pas nécessairement seulement les taux fixés par le projet de loi.

Je dois énoncer mon idée plutôt lentement, parce que je ne suis pas un avocat ou un conseiller expert en matière de transport, ou quelque chose du genre. Je crois que c'est recevable, monsieur le président, mais j'aimerais aussi avoir l'avis des fonctionnaires et de leurs conseillers, ainsi que

[Text]

The Chairman: Okay. Of the officials, who wants to be at bat first? Mr. Kroeger.

Mr. Kroeger: Could Mr. Benjamin just reread his amendment?

The Chairman: Do you not have a copy of it?

Mr. Benjamin: Oh, I am sorry. God knows, I handed out enough copies. It is number 44, with my name on it. It is even better than sending you a birthday card.

The Chairman: Mr. Flis.

Mr. Flis: Is there an error in that amendment, because if I read the amendment into it, it just does not make sense. Line 22 would stop "any com-", and then "established under section 43".

Mr. Kroeger: Mr. Chairman, could I just ask Mr. Benjamin this: Do we read this correctly that he is merely ensuring that what I said to Mr. Mazankowski would really happen; that is to say, you can only drop a freight rate to match the competition, but the competition has to be at the prescribed freight rate level? In other words, he is trying to cut off a sort of seesawing competition that one of the two railways is going to have a lower freight rate simply under the formula. Is Mr. Benjamin trying to ensure that it is only by the application of the formula that a railway would have a lower freight rate? Is that what the amendment is about?

Mr. Benjamin: I think so.

The Chairman: Mr. Kroeger.

Mr. Kroeger: Yes, sir.

The Chairman: Does the "notwithstanding" in Clause 46.(1) apply to Clause 46.(2) as well? Clause 46.(2) is dependent on Clause 46.(1), is it not?

Mr. D. Lefebvre: Yes.

The Chairman: So the effect of the amendment, it would seem to me, would negate Clause 1, or the intent of Clause 1.

Mr. D. Lefebvre: No.

The Chairman: It says "notwithstanding sections 43 . . .", and then the amendment says "established under section 43". You cannot have it both ways.

Mr. Kroeger: I have a question as to whether or not Mr. Benjamin's amendment is really necessary. It seems to me that under Clause 46.(1) we probably do arrive at a situation in which the railway with the lower rate established that rate by formula. In other words, it is a Clause 43 rate. Clause 46.(1) says you can come down, and Clause 46.(2) says you cannot come down any further than the formula rate of the railway with the shortest distance. I do not know whether Mr. Benjamin's amendment is really needed to . . .

[Translation]

l'opinion de notre propre conseiller en cette matière; nous verrons ensuite ce qui se produira.

Le président: Parfait. Des fonctionnaires, qui veut s'installer le premier sur la sellette? Monsieur Kroeger.

M. Kroeger: Est-ce que M. Benjamin pourrait tout simplement relire son amendement?

Le président: Vous n'en avez pas un exemplaire?

M. Benjamin: Oh, je suis désolé. Je le sais, j'en ai cependant distribué plusieurs exemplaires. C'est le numéro 44, avec mon nom dessus. C'est encore mieux qu'une carte de souhaits pour votre anniversaire.

Le président: Monsieur Flis.

M. Flis: Il y a une erreur dans l'amendement, car si je le lis tel quel, cela n'a aucun bon sens. La ligne 22 du texte anglais se terminerait à «any com-», et ensuite, «established under section 43».

M. Kroeger: Monsieur le président, j'aimerais poser la question suivante à M. Benjamin: ai-je bien compris qu'il veut tout simplement s'assurer que ce que j'ai dit à M. Mazankowski se produirait vraiment, c'est-à-dire que vous ne pouvez diminuer votre taux de transport que pour faire face à la concurrence, mais que la concurrence doit se trouver à l'échelon prescrit pour le taux de transport? En d'autres termes, essaie-t-il de fermer la porte à une sorte de concurrence à hue et à dia qui voudrait qu'un des deux chemins de fer diminue ses taux de transport tout simplement à cause de la formule. Est-ce que M. Benjamin essaie de s'assurer que c'est seulement par l'application de la formule qu'une société de chemins de fer pourrait imposer des taux de transport inférieurs? Est-ce là l'idée de l'amendement?

M. Benjamin: Je le pense.

Le président: Monsieur Kroeger.

M. Kroeger: Oui, monsieur.

Le président: Est-ce que le nonobstant que l'on trouve à l'alinéa 46.(1) s'applique tout aussi bien à l'alinéa 46.(2)? L'alinéa 46.(2) dépend de l'alinéa 46.(1), n'est-ce pas?

M. D. Lefebvre: Oui.

Le président: Donc, il me semble que la conséquence de l'amendement serait d'annuler l'article 1, ou d'abroger l'intention dudit alinéa.

M. D. Lefebvre: Non.

Le président: Il dit bien: «par dérogation aux articles 43 . . . » et ensuite, l'amendement se lit: «fixé en vertu de l'article 43». On ne peut faire les deux choses à la fois.

M. Kroeger: Je me demande si l'amendement de M. Benjamin est vraiment nécessaire. Il me semble qu'en vertu de l'alinéa 46.(1), nous en arrivons probablement à une situation où le chemin de fer avec le taux le plus bas a probablement fixé ce taux en se servant de la formule. En d'autres termes, il s'agit d'un taux tel que fixé à l'article 43. L'alinéa 46.(1) vous permet de diminuer ce taux et l'alinéa 46.(2) prescrit que vous ne pouvez diminuer sous le seuil fixé par formule par la société de chemins de fer qui a la distance la plus courte à parcourir.

[*Texte*]

[*Traduction*]

Je ne sais pas s'il nous faut vraiment l'amendement de M. Benjamin pour . . .

• 1600

The Chairman: I think it is not. It seems to me it is redundant, Mr. Benjamin, because subclause (1) is subject to subclause (2).

Mr. Benjamin: I am trying to close loopholes, Mr. Chairman. We have another classy example of what a boar's nest this bill is.

The Chairman: I think you made a loop, rather than closing a loophole.

Mr. Benjamin: Well, established under Clause 43—then Clause 43 tells you to go back to Clause 36. Then it tells you to go back to . . . pursuant to Clause 37.(2) and (3). I would be quite willing to let this stand for a little while, a few minutes, whatever, so the officials can go back and peruse what my amendment does or does not do—whether or not it is in fact redundant, to use your words, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Benjamin, Clause 46.(1) . . . —and I do not think you have to be a lawyer to figure this out—says:

Notwithstanding sections 43 and 45 but subject to subsection (2) . . .

and then Clause 46.(2) says:

A lower rate included in a tariff pursuant to subsection (1) shall not be less than the rate that is necessary to match any competitive railway rate.

If your amendment were carried, it negates Clause 46.(1).

Mr. Benjamin: Oh, I get you. All right.

The Chairman: So that is why I say it negates Clause 46.(1), and you cannot have an amendment in a subsequent clause that negates a previous clause.

Mr. Benjamin: Then let me look quickly at a rewording of my amendment.

The Chairman: How quick is quickly?

Mr. Benjamin: Quickly is . . . one of my favourite words is "except", because my amendment is in subclause (2). Be patient for a couple of minutes, Mr. Chairman.

Should I say "except from subclause (1)", or should I say "except"—just straight "except"?

The Chairman: I do not think it will make any difference, to tell you the truth, Mr. Benjamin, because it still is inconsistent with the clause you are amending. And because it is inconsistent, it is unacceptable.

Mr. Benjamin: Then Clause 46.(1) means that Clause 43 is not acceptable, and Clause 36 and Clause 37.

Le président: Je ne le crois pas. Il me semble que c'est redondant, monsieur Benjamin, car l'alinéa (1) dépend de l'alinéa (2).

M. Benjamin: J'essaie de fermer les échappatoires, monsieur le président. Voici un autre exemple épatant du boursier qu'est ce projet de loi.

Le président: Je crois que vous avez créé une échappatoire plutôt que d'en fermer une.

M. Benjamin: En tout cas, fixé en vertu de l'article 43 . . . Ensuite, à l'article 43, vous devez retourner à l'article 36. Là, on vous dit de vous reporter aux alinéas 37(2) et (3). Je suis tout à fait prêt à réserver cet amendement pendant quelques minutes, afin que les fonctionnaires puissent, à loisir, décider ce que fait ou ne fait pas l'amendement que je propose, et s'il est vraiment redondant, pour répéter ce que vous avez dit, monsieur le président.

Le président: Monsieur Benjamin, l'alinéa 46.(1)—et je ne crois pas qu'il faille être grand juriste pour comprendre ceci—dit bien:

Par dérogation aux articles 43 et 45, mais sous réserve du paragraphe (2) . . .

ensuite, au paragraphe 46.(2), on dit:

Un taux réduit inclus dans un tarif en vertu du paragraphe (1) ne peut être inférieur au taux nécessaire pour concurrencer tout autre taux ferroviaire.

Si votre amendement était adopté, il aurait pour effet d'abroger le paragraphe 46.(1).

M. Benjamin: Ah, je vous comprends. Parfait.

Le président: C'est pour cela que je vous dis qu'il ne fait qu'abroger le paragraphe 46.(1), et vous ne pouvez avoir un amendement, dans un article subséquent, qui abrogerait un article précédent.

M. Benjamin: Permettez-moi de reformuler rapidement mon amendement.

Le président: C'est combien rapide, ça, rapidement?

M. Benjamin: Rapidement, c'est . . . Une de mes expressions favorites est «excepté», car mon amendement est au paragraphe (2). Patientez quelques minutes, monsieur le président.

Devrais-je dire «excepté pour le paragraphe (1)» ou devrais-je dire «excepté» . . . tout simplement «excepté»?

Le président: Je ne crois pas que cela fasse une grande différence, à vrai dire, monsieur Benjamin, car ce n'est toujours pas logique, vu l'article que vous amendez. Et parce que ce n'est pas logique, c'est irrecevable.

M. Benjamin: Donc, le paragraphe 46.(1) signifie que l'article 43 n'est pas acceptable, ainsi que les articles 36 et 37.

[Text]

The Chairman: No, it does not mean that at all. What you are doing is negating in one subclause the previous subclause. Clause 46 is an exception to Clause 43 and to Clause 45.

Mr. Benjamin: All right, "except from subclause (1)" . . .

• 1605

The Chairman: I do not really think we can expect the committee to sit here while you make a decision as to whether or not you have an amendment. Do you have an amendment or not?

Mr. Benjamin: We have had lots of occasions of frantic last minute wording by the members.

The Chairman: Yes, we have.

Mr. Benjamin: That is part of the operation around here.

The Chairman: Mr. Kroeger.

Mr. Kroeger: Mr. Chairman, if it helps to reassure Mr. Benjamin, the whole rate-setting system in this bill is very tightly controlled, and controlled in a great deal of detail. There is no way that a railway can establish a rate on its own. The railway has to establish its rates in conformity with Clause 43 and the other related clauses in the bill. So I do not think Mr. Benjamin need worry that the lower of the two rates is somehow going to be below what you can have with Clause 43. There is no way that can happen.

The only deviations from Clause 43 are the ones that are explicitly permitted in the bill, as for example in Clause 46.(1), and a little later we talk about some cases where rates will have to be higher than the formula because of certain special costs that accompany that kind of movement. I am finding it very difficult to identify a way of putting what Mr. Benjamin wants into Clause 46, but I am not sure he needs to be unduly concerned, because there is the elaborate control on rates that is provided by the entire bill.

Mr. Benjamin: If you were having difficulty, I was too.

Mr. Kroeger: I do not think you need it.

Mr. Flis: Mr. Chairman, on that explanation I suggest we do move on.

Mr. Benjamin: Just a minute. What he thinks and what I think may not be correct. We may have to do something else. I do not know; we are trying to find that out.

The Chairman: Do you have any questions to ask, Mr. Benjamin, because we cannot . . .

Yes, Mr. McKnight.

Mr. McKnight: The system we have prescribed here in Clause 46, could it not be described as equitable but not equal?

[Translation]

Le président: Non, ce n'est pas du tout ce que ça signifie. Ce que vous faites, c'est d'abroger dans un paragraphe le paragraphe précédent. L'article 46 est une exception à l'article 43 et à l'article 45.

M. Benjamin: Parfait, «excepté pour le paragraphe (1)» . . .

Le président: Je ne pense pas que vous puissiez vous attendre à ce que le comité attende pendant que vous décidez si vous avez ou non un amendement à proposer. En avez-vous un, ou non?

M. Benjamin: À maintes reprises, des députés ont proposé, à la hâte, des formules de dernière minute.

Le président: En effet.

M. Benjamin: Cela fait partie du système que nous avons ici.

Le président: Monsieur Kroeger.

M. Kroeger: Monsieur le président, si cela peut rassurer M. Benjamin, le système d'établissement prévu dans ce bill est contrôlé de façon très rigide, et ce, dans tous les détails. Il serait impossible, pour une compagnie de chemins de fer, de fixer un tarif toute seule dans son coin. Les compagnies de chemins de fer doivent établir leurs taux conformément à l'article 43 et aux autres articles du bill qui traitent de la question. C'est pourquoi je ne pense pas que M. Benjamin ait à craindre que le taux le plus bas des deux puisse être inférieur à ce qui est prévu dans l'article 43. Cela est tout à fait impossible.

Les seuls écarts permis par rapport à l'article 43 sont ceux qui sont explicitement permis dans le bill, comme par exemple au paragraphe (1) de l'article 46. Et un peu plus loin, nous parlons de certains cas où les taux devront être supérieurs à ce que prévoit la formule, à cause de certains coûts très particuliers qu'engendrent certains types de mouvements. J'ai du mal à trouver une formule qui permettrait d'insérer dans l'article 46 ce qu'aimerait y voir M. Benjamin, mais je suis convaincu qu'il n'a pas à s'inquiéter, car le projet de loi comporte un système de contrôle des tarifs fort élaboré.

M. Benjamin: Vous, vous éprouvez certaines difficultés, et moi alors.

M. Kroeger: Je ne pense pas que ce soit nécessaire.

M. Flis: Monsieur le président, vu l'explication qu'on vient de nous donner, je propose que nous poursuivions.

M. Benjamin: Un instant. Ce qu'il pense et ce que je pense ne sont peut-être pas les bonnes interprétations. Il se peut que nous soyons obligés de faire autre chose. Je ne sais pas. On se renseigne.

Le président: Avez-vous des questions à poser, monsieur Benjamin, car nous ne pouvons pas . . .

Oui, monsieur McKnight.

M. McKnight: Ne pourrait-on pas qualifier le système prescrit à l'article 46 d'équitable, mais non d'égal?

[*Texte*]

Mr. Kroeger: Equal to what?

Mr. McKnight: We have tried to establish a rate structure that is not competitive but is competitive; it is not distance related, but it is distance related. What was that V-8 word we had here?

Mr. Kroeger: Contiguous.

Mr. McKnight: Contiguous, which I guess is like coterminous, is it not?

Mr. Kroeger: One of them is a V-6.

Mr. McKnight: All right. That is how it appears to me—that there is an attempt to be equitable, but it is not actually what you call equal.

Mr. Kroeger: There is an attempt to be sensible or practical, I guess. What one is saying is that after you have prescribed in quite a lot of detail what the norm is supposed to be, then you have to make some provisions for exceptions or you get into unworkable situations.

Mr. McKnight: That is being equitable.

Mr. Kroeger: All right.

Mr. McKnight: But if you want it to be equal, put it right on the line. I am just asking for my own clarification. That is the rationale and the reason for this whole clause—to take out some of these and provide an equitable system rather than an equal distance-related boom, boom, boom down the line.

Mr. Kroeger: If you held with absolute rigidity to the principle of equal rates for equal distance, you would get into some absurd situations.

Mr. McKnight: All right.

Mr. Kroeger: Two railways in Rosetown both hauling grain to Vancouver and one of them being forced by the law to charge a higher rate than the other.

Mr. McKnight: I accept that, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you.

Mr. McKnight: Mr. Kroeger does not, but I do.

Mr. Kroeger: I am not so sure about the terminology, but I think Mr. McKnight and I agree on what is being done here.

The Chairman: Mr. Benjamin, do you have an amendment or not?

Mr. Benjamin: As you know, as I quite often have, I have a problem.

The Chairman: That means I . . .

Mr. Benjamin: I am not sure whether or not to accept Mr. Kroeger's assurances that I do not have to worry. I have been worrying about every clause in this bill, or most of them.

• 1610

Could Mr. Kroeger briefly, to keep you happy, Mr. Chairman, take me through—under Clause 46, which then refers to

[*Traduction*]

M. Kroeger: Égal à quoi?

M. McKnight: Nous avons essayé de fixer un barème des tarifs qui n'est pas concurrentiel, mais il l'est; on dit qu'il n'est pas axé sur les distances, et c'est pourtant le cas. Quel est le mot compliqué qu'on avait ici?

M. Kroeger: Contigu.

M. McKnight: Contigu, qui revient plus ou moins à adjacent, n'est-ce pas?

M. Kroeger: L'un de ces mots est vraiment costaud.

M. McKnight: Très bien. C'est l'impression que j'en ai . . . On essaie d'être équitable, mais ce n'est pas vraiment ce que l'on pourrait appeler égal.

M. Kroeger: Je suppose que ce que l'on essaie d'être, c'est intelligent, ou pratique. Ce qu'on dit, en fait, c'est qu'après avoir prescrit de façon très détaillée quelles devraient être les normes, il faut essayer de prévoir des exceptions ou des dérogations en cas de situations difficiles.

M. McKnight: C'est cela être équitable.

M. Kroeger: Très bien.

M. McKnight: Mais si vous voulez que ce soit égal, il faut que ce soit dit en toutes lettres. Je cherche tout simplement à avoir quelques éclaircissements. C'est là la justification et la raison d'être de tout cet article . . . en vue de prévoir un système équitable plutôt qu'égal, qui axe tout sur la distance.

M. Kroeger: Si vous vouliez maintenir à tout prix le principe des taux égaux pour des distances égales, vous vous retrouveriez dans des situations plutôt absurdes.

M. McKnight: Très bien.

M. Kroeger: Vous avez deux compagnies de chemins de fer, à Rosetown, qui transportent toutes les deux du grain jusqu'à Vancouver; et l'une d'elles serait tenue, par la loi, d'imposer un taux plus élevé que l'autre.

M. McKnight: Je l'accepte, monsieur le président.

Le président: Merci.

M. McKnight: M. Kroeger ne l'accepte pas, mais moi, si.

M. Kroeger: Je ne suis pas très certain de la terminologie, mais je pense que M. McKnight et moi-même sommes d'accord sur ce qui est visé ici.

Le président: Monsieur Benjamin, avez-vous ou non un amendement à proposer?

M. Benjamin: Comme vous le savez, et comme c'est souvent le cas, j'ai un problème.

Le président: Ce qui signifie que je . . .

M. Benjamin: Je ne sais si je dois croire M. Kroeger, qui me dit que je n'ai pas à m'inquiéter. Je m'inquiète depuis le début pour tous, ou presque tous, les articles de ce projet de loi.

M. Kroeger pourrait-il, très rapidement, pour que vous gardiez le sourire, monsieur le président, parcourir avec moi—en vertu de l'article 46, qui fait état de l'article 43, qui, à son

[Text]

43, and then 43 refers to 36, and 37.(2) and 37.(3)—how this all fits in, and what they are trying to do in Clause 46?

Mr. Kroeger: I do not know how fast I can do that, Mr. Chairman, but as a general comment, Mr. Benjamin is illustrating exactly what I was saying, that there is such an elaborately prescribed approach to rate determination here that it is almost impossible to see how a railway could charge anything except what is required in this bill. Clause 36 says this is how you establish your multiple that you apply to the statutory rate at the back; you can look up in Schedule II any point in the system according to its distance from port, apply your multiple and you have the cost of moving one tonne of grain from that point. That is the allowable, prescribed cost. That is Clause 36.

Did Mr. Benjamin say Clause 37, or . . .

Mr. Benjamin: Yes, Clause 37.(2) and (3), because Clause 43 refers you back to Clauses 36 and 37.

Mr. Kroeger: Clause 37 really just talks about how you divide up a freight rate at a particular point as between the producer and the government. It does not affect the level of the freight rate; it merely talks about the sharing of it.

Mr. Benjamin: Okay.

Mr. Kroeger: Clause 43 says that you have to derive every freight rate in the system on a distance basis from Schedule II using that formula I described a minute ago in Clause 37. Clause 43 is what really locks the railways in. It locks everybody in . . . producers, government if you like. So having established through that chain of clauses leading to Clause 43 what the regime is—and as Mr. McKnight and I agreed a minute ago, if you apply that with absolute rigidity, you are going to get into some absurd situations. So you have to allow for certain kinds of deviation, one kind being set out in Clause 46.

Mr. Benjamin: So you assure me again that I do not have to worry.

Mr. Kroeger: Yes, sir.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I like to provide you with one pleasant surprise a week. I accept that from Mr. Kroeger I do not have to worry; I withdraw my amendment.

Mr. Dubois: Question.

The Chairman: No, because I did not put it.

Mr. Kroeger.

Mr. Kroeger: Mr. Chairman, surely the fact that Mr. Benjamin and I have agreed on something gives rise to that lawyers' phrase about "for greater certainty".

[Translation]

tour, est lié aux articles 36 et aux paragraphes (2) et (3) de l'article 37—pourrait-il m'expliquer à quoi correspond tout cela, et ce qu'ils essaient de faire par le biais de l'article 46?

M. Kroeger: Je ne sais avec quelle rapidité je peux faire cela, monsieur le président, mais je dirais, à titre de commentaire général, que M. Benjamin illustre exactement ce que je disais, à savoir que la méthode prescrite pour la fixation des tarifs est si élaborée ici qu'il est presque impossible de voir comment une compagnie de chemins de fer pourrait imposer des tarifs différents de ce qui est prévu dans le bill. L'article 36 explique la façon dont on doit calculer le multiple, qu'il faut alors appliquer au statutaire. Avec l'annexe II, vous pouvez prendre tout point dans le système, prendre la distance qui le sépare du port et appliquer votre multiple, ce qui vous donne le coût de déplacement d'une tonne de grain à partir de ce point-là. Il s'agit là du coût prescrit ou permis. Voilà ce que propose l'article 36.

M. Benjamin a-t-il fait état de l'article 37, ou . . .

M. Benjamin: Oui, les paragraphes (2) et (3) de l'article 37, parce que l'article 43 vous renvoie aux articles 36 et 37.

M. Kroeger: L'article 37 explique tout simplement comment l'on partage le taux ferroviaire à un point donné entre le producteur et le gouvernement. Il ne fait aucunement état du niveau du taux; il explique la façon dont celui-ci doit être partagé.

M. Benjamin: Très bien.

M. Kroeger: L'article 43 dit que vous devez calculer chaque taux dans le système à partir de la distance donnée dans l'annexe II, et ce, en utilisant la formule que j'ai décrite il y a un instant et qui figure dans l'article 37. L'article 43 limite la marge de manoeuvre des compagnies de chemins de fer, et celle de tout le monde, y compris les producteurs et le gouvernement. Le régime étant fixé dans toute cette chaîne d'articles qui se termine par l'article 43 . . . et comme M. McKnight et moi-même en avons convenu il y a un instant, si vous appliquez ce système de façon très rigide, vous allez vous retrouver avec des situations quelque peu absurdes. C'est pourquoi il faut prévoir certains écarts, certaines dérogations, dont celle qui est expliquée dans l'article 46.

M. Benjamin: Vous me répétez donc que je n'ai pas à m'inquiéter.

M. Kroeger: Oui, monsieur.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'aime vous faire chaque semaine une surprise agréable. M. Kroeger m'a convaincu que je n'ai pas à m'inquiéter, et je vais donc retirer mon amendement.

M. Dubois: Passons au vote.

Le président: Non, je ne l'ai pas encore demandé.

Monsieur Kroeger.

M. Kroeger: Monsieur le président, le fait que M. Benjamin et moi-même nous soyons mis d'accord sur quelque chose me fait penser à cette formule d'avocat qui dit «pour plus de certitude».

[Texte]

The Chairman: It only increases my anxiety.

Mr. Benjamin: No, I am not any more certain. If this does not work out, I am going to meet you behind the barn.

Clause 46 carried.

On Clause 47

Mr. Benjamin: I have something here.

The Chairman: Mr. Neil.

Mr. Neil: I wonder if Mr. Kroeger could explain to us what "any person" means. How all-encompassing is that?

The Chairman: Mr. Lefebvre.

Mr. D. Lefebvre: A corporation is a person, an individual is a person . . .

The Chairman: A company is a person.

Mr. Neil: Would that be wide enough, then, to include the railways themselves?

The Chairman: Yes.

• 1615

Mr. Neil: If one of the railways felt it was aggrieved by something the other railway had done under this clause, could they take action under this?

The Chairman: If they were a corporate body, they could.

Mr. D. Lefebvre: Mr. Chairman, a railway would be a party to the agreement.

Mr. Neil: No, it is the other railway.

Mr. D. Lefebvre: Oh, the other railway.

Mr. Neil: The other railway taking offence with something . . .

Mr. D. Lefebvre: Yes.

Mr. Neil: It would be wide enough for that?

Mr. D. Lefebvre: Yes.

Mr. Neil: I wonder whether you could tell us what you really mean by "adversely affected". What would be some of the things that adversely affect someone?

Mr. D. Lefebvre: The main thing we had in mind was that if in respect of one point one shipper enters into an agreement with the railway or agrees with the railway on a lower rate, other shippers in the vicinity are those that could be adversely affected by this arrangement. We saw these people as the main people that might be hurt by such an arrangement, and these are the people we had especially in mind with this clause.

Mr. Neil: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Neil.

Mr. Mazankowski.

[Traduction]

Le président: Cela ne fait qu'augmenter mon anxiété.

M. Benjamin: Non, je n'en suis pas plus sûr qu'avant. Si cela tourne mal, je vous donne rendez-vous derrière la grange.

L'article 46 est adopté.

Article 47.

M. Benjamin: J'ai quelque chose là-dessus.

Le président: Monsieur Neil.

M. Neil: M. Kroeger pourrait-il nous dire ce qu'on doit entendre par «toute personne»? Qu'englobe cette formule?

Le président: Monsieur Lefebvre.

M. D. Lefebvre: Une société est une personne, un individu est une personne . . .

Le président: Une compagnie est une personne.

M. Neil: La définition serait donc assez vaste pour inclure également les compagnies de chemins de fer elles-mêmes?

Le président: Oui.

M. Neil: Si l'une des compagnies de chemins de fer se sentait lésée par quelque chose que l'autre compagnie aurait fait en vertu de cet article, pourrait-elle prendre des mesures?

Le président: Oui, si la compagnie est une personne juridique.

M. D. Lefebvre: Monsieur le président, une compagnie de chemins de fer serait signataire de l'accord.

M. Neil: Non, il s'agit de l'autre compagnie de chemins de fer.

M. D. Lefebvre: Ah bon, l'autre.

M. Neil: Si l'autre compagnie de chemins de fer n'était pas d'accord avec quelque chose . . .

M. D. Lefebvre: Oui.

M. Neil: La formule est-elle assez souple pour permettre ce genre de chose?

M. D. Lefebvre: Oui.

M. Neil: Pourriez-vous nous dire exactement ce que vous entendez par «lésé»? Quel genre de chose pourrait léser quelqu'un?

M. D. Lefebvre: Nous songions à ce qui pourrait se produire si, pour un point donné, un expéditeur signait un accord avec la compagnie de chemins de fer qui offre le taux le plus intéressant: ce serait les autres expéditeurs de la région qui seraient lésés par cet arrangement. Ce serait surtout ces personnes-là qui seraient lésées par pareil arrangement, et c'est à ces gens-là que nous pensions lorsque nous avons rédigé cet article.

M. Neil: Merci.

Le président: Merci, monsieur Neil.

Monsieur Mazankowski.

[Text]

Mr. Mazankowski: Could Mr. Thompson explain to us how this would work, and perhaps outline the comparison of this process with respect to the process under the National Transportation Act as contained in Section 23.(1), where there can be caused a special appeal, an investigation, when a person has reason to believe that he has been discriminated against and it may be prejudicial to the public interest?

If I recall correctly those particular cases, there is quite a bit of preliminary work that has to go on to establish a *prima facie* case. Now, I think there is the famous rapeseed case, and there was another one that took a very prolonged period of time before there was a clear establishment of a *prima facie* case. I think if I recall, that has been scaled down. The red tape and the process involved is quite a bit shorter.

I guess my question is that since Section 23.(1), (2), and (3) of the NTA are referred to in Clause 47.(2), are we looking at the same kind of a process there as is contained under the provisions of the National Transportation Act? If we are looking at that kind of an elongated period of time, will this really in effect have any benefit to the aggrieved person?

The Chairman: Go ahead, Mr. Thompson.

Mr. Thompson: I think that is really a question based on Clause 47.(2), which as I understand it offers to the person who believes he is aggrieved or adversely affected an opportunity to really use Section 23 of the National Transportation Act.

I am not altogether sure why it was necessary specifically to say that Section 23 would apply. If the position is that all these remedial sections apply to this bill, then I am not sure why it was brought in—except perhaps the part that indicates that the commission is to dispose of the application and any appeal that may result therefrom within 90 days of the making of the application.

• 1620

I believe that is the one significant distinction between Section 23 as it exists in the NTA and Section 23 as it is imported into this particular bill. However, as I read this, it requires that the person seeking the remedy would have to make a *prima facie* case. I do not think the words we find here would have the effect of relieving that obligation from the individual. So I could see a fairly busy time in the event of such an application.

The wording on the next page indicates that the commission shall dispose of the application and any appeal. Now, the application referred to is what is made to the commission to determine whether there has been basically a *prima facie* case or not. If there has been a *prima facie* case and leave is granted to appeal, then that is a sort of phase two of what can be a fairly complex operation.

I can see some fairly frantic procedural activity going on here, but the overriding admonition is to somehow get it all done in 90 days from the date of the application.

[Translation]

M. Mazankowski: M. Thompson pourrait-il nous expliquer comment cela pourrait fonctionner, et nous dresser une comparaison de ce processus par rapport à celui qui est prévu dans l'article 23.(1) de la Loi nationale sur les transports, qui dit que si une personne pense qu'elle fait l'objet de discrimination ou qu'un accord peut nuire à l'intérêt public, il peut y avoir un appel spécial ou une enquête?

Si je me souviens bien de ces cas en particulier, il faut faire un travail préliminaire énorme pour établir une preuve *prima facie*. Il me semble qu'il y avait une affaire de graine de colza et une autre affaire pour lesquelles il a fallu beaucoup de temps avant que l'on puisse établir une preuve *prima facie*. Si mes souvenirs sont exacts, tout cela a été réduit. La paperasserie nécessaire et le processus à suivre ont été diminués.

Ma question est la suivante: puisque le paragraphe (2) de l'article 47 se réfère aux articles 23.(1), (2) et (3) de la Loi nationale sur les transports, s'agit-il ici du même genre de processus que celui qui est prévu dans les dispositions de la Loi nationale sur les transports? S'il faut justement prévoir des périodes de temps aussi longues, cela bénéficiera-t-il aux personnes lésées?

Le président: Allez-y, monsieur Thompson.

M. Thompson: Je pense que cette question se rapporte en vérité au paragraphe (2) de l'article 47, qui, d'après mon interprétation, offre à une personne qui a l'impression d'être lésée la possibilité d'invoquer l'article 23 de la Loi nationale sur les transports.

Je ne suis pas convaincu qu'il soit nécessaire de préciser que l'article 23 s'appliquerait. Si tous ces paragraphes qui traitent de moyens de recours s'appliquent dans le cadre de ce projet de loi, alors, je ne sais pas pourquoi on a inclus cela... sauf peut-être la partie qui dit que la Commission doit régler la demande, et tout appel qui pourrait en résulter, dans les 90 jours suivant le dépôt de la demande.

Je pense que c'est là l'une des grosses différences qui existent entre l'article 23 tel qu'il figure dans la Loi nationale sur les transports et l'article 23 tel qu'il a été «importé» et incorporé dans ce projet de loi. Cependant, d'après mon interprétation, cet article exige que la personne qui souhaite faire appel soumette une preuve *prima facie*. D'après moi, le libellé que nous avons devant nous ne libérerait pas la personne concernée de cette obligation. En cas de pareille demande, cela supposerait un travail assez important.

On dit, à la page suivante, que la Commission doit rendre sa décision sur la demande et, le cas échéant, sur l'appel. La demande dont il est question ici, c'est celle qui est soumise à la Commission, pour déterminer s'il y a une preuve *prima facie* ou non. S'il y a une preuve, et si l'on accorde une certaine période de temps pour l'appel, il s'agirait en quelque sorte de la deuxième phase de ce qui pourrait être un exercice fort complexe.

Cela supposerait, selon moi, un travail énorme, mais on exige que cela soit fait dans les 90 jours suivant la déposition de la demande.

[Texte]

Mr. Mazankowski: In your view, would it be necessary to use the provisions of Section 23 of the National Transportation Act? Is not Clause 47.(1) sufficient?

Mr. Thompson: I think it would have been somewhat more expeditious to do that, but in fairness there were perhaps some requests by people to have the benefit of Section 23. They may have felt that it provided them with greater safeguards—I do not know. Ordinarily, I think it would have perhaps been neater to include in this particular clause the actual grounds on which a party might seek redress.

We have heard some comment, and I think it is basically correct, that wherever possible we should not import things into a bill, we should not refer to other bills and we should not piggy-back on the provisions of other bills. I think all of that is basically sound commentary. Being an employee of the commission, I can see some difficulty here. But I suppose it can be overcome.

The Chairman: Is it fair to suggest that Section 23.(1), (2), and (3) are put in there simply to define the process? It is established there, rather than re-defining it in this bill. Mr. Kroeger.

Mr. Kroeger: Mr. Chairman, I think Mr. Thompson has given a quite accurate picture of the situation. Just as in discussions of earlier clauses, the committee has at times concluded that even if it was not really necessary, they wanted something in this bill for emphasis. So in this case, because of the sorts of concerns frequently expressed about variable rates . . . First of all, it was thought desirable to include some safeguards against wholesale discounting in a general way, and that is Clause 47 in total—hence Clause 47.(1) and hence the explicit reference to Section 23 even though in legal terms I think we would have had the same result whether we had said that or not. But for the sake of emphasis and to provide some reassurance to people who were worried about rate discounting, we agreed in the legislative task force to include this clause.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I find it rather humorous when we are dealing with this legislation and trying to mesh it with an overall national transportation policy that for convenience at certain times we adjoin this act to the National Transportation Act and then, when it is convenient, in other areas we choose to separate this piece of legislation from the National Transportation Act.

I guess I should ask Mr. Kroeger . . . we should either be in or out of the umbrella of the NTA, and perhaps it would be a lot better. I know we have gone through this discussion before, and there are lots of inconsistencies in this piece of legislation with the principles enshrined in the National Transportation Act. Nonetheless, we still show our good faith in that overall umbrella of transportation policy by adjoining this legislation to it in some instances.

[Traduction]

M. Mazankowski: Selon vous, serait-il nécessaire d'utiliser les dispositions de l'article 23 de la Loi nationale sur les transports? Le paragraphe (1) de l'article 47 ne serait-il pas suffisant?

M. Thompson: Je pense que c'aurait été plus facile et plus rapide si l'on avait fait cela, mais certaines personnes ont peut-être demandé d'avoir la protection de l'article 23. Certains pensaient peut-être que cela leur donnerait davantage de garanties, je ne sais pas. Il aurait normalement été préférable d'inclure dans cet article les motifs pour lesquels une personne pourrait faire appel.

Certains ont dit, et je pense qu'ils avaient raison, que partout où cela est possible, nous ne devrions rien importer dans le bill, nous ne devrions pas nous rapporter à d'autres projets de loi ni nous y raccrocher. Cela me semble tout à fait logique. Et à titre d'employé de la Commission, j'entrevois quelques difficultés à ce niveau. Mais je suppose qu'on pourra les résoudre.

Le président: Serait-il juste de dire que les paragraphes (1), (2) et (3) de l'article 23 ont été inclus ici tout simplement pour définir le processus? On l'établit clairement ici, plutôt que de le redéfinir dans ce projet de loi. Monsieur Kroeger.

M. Kroeger: Monsieur le président, je pense que M. Thompson a peint un tableau assez exact de la situation. Comme cela a été signalé dans le cadre de discussions portant sur d'autres articles du bill, le Comité a parfois décidé que, même si cela n'était pas nécessaire, il voulait faire figurer quelque chose dans le bill pour souligner un point donné. Dans ce cas-ci, compte tenu de toutes les préoccupations qui ont souvent été exprimées relativement aux taux variables . . . Tout d'abord, on avait pensé qu'il serait bon de prévoir quelques garanties, pour qu'il n'y ait pas de réduction générale d'ensemble, et je parle ici de l'article 47 . . . d'où le paragraphe (1) de l'article 47 et la référence explicite à l'article 23, même si, juridiquement parlant, je pense que le résultat eut été le même si nous n'en avions pas fait état ici. Mais pour souligner la chose et pour donner certaines garanties aux personnes qui s'inquiétaient d'une éventuelle réduction d'ensemble, le groupe de travail législatif a décidé d'inclure cet article.

M. Mazankowski: Monsieur le président, je trouve amusant que, lorsque nous essayons de faire cadrer ce projet de loi avec la politique nationale des transports dans son ensemble, lorsque cela est pratique, nous rattachons ce projet de loi à la Loi nationale sur les transports, et à d'autres moments, lorsque le contraire est pratique, nous séparons ce projet de loi de la Loi nationale sur les transports.

Je suppose qu'il faudrait que je demande à M. Kroeger . . . Il faudrait que nous soyons soit couverts par la Loi nationale sur les transports, soit pas du tout couverts par celle-ci, et peut-être que ce serait mieux ainsi. Je sais que ce n'est pas la première fois que nous en discutons, et ce texte de loi contient un nombre considérable d'incompatibilités avec les principes contenus dans la Loi nationale sur les transports. Mais nous allons néanmoins faire preuve de notre bonne foi en ajoutant ce texte de loi, dans certains cas tout au moins, à ce qui est en quelque sorte la bible des politiques de transport.

[Text]

• 1625

Mr. Kroeger: Mr. Chairman, a lot of the debates and discussions we have had in this committee we also had in the legislative task force. Just as at times in this committee there has been a conclusion reached that it does not matter whether or not it is strictly necessary, we want it in, there were some of those outcomes in the legislative task force as well; this is one of them.

Mr. Mazankowski is quite right; there are lots of things in the National Transportation Act that are not applicable in the regime under this bill. But the public interest considerations that are set out in Clause 23.(1), (2), and (3) seem particularly relevant to hearing appeals or protests about rate discounts. That is why we mentioned them.

The Chairman: Mr. Mayer.

Mr. Benjamin: On a point of order.

Mr. Mayer: Thank you, Mr. . . .

The Chairman: Just a minute, Mr. Mayer. What is your point of order, Mr. Benjamin?

Mr. Benjamin: It is just not to interrupt discussion on Mr. Mazankowski's amendment; I think it is a worthwhile one. But I remind the Chair that it does interfere with the line-by-line orderliness the Chair . . .

The Chairman: He has not put his amendment, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Oh, he is just discussing it. I just wanted to remind the Chair . . .

The Chairman: No, he is only on Clause 47.(2). The amendment comes after Clause 47.(4).

Mr. Mazankowski: If Mr. Benjamin feels strongly about my amendment, I will let him move it.

Mr. Benjamin: No, no, that is not what I was raising. Do I have the proper copy of Mr. Mazankowski's amendment for a new Clause 47.(5)?

The Chairman: Clause 47.(5)(a) and (b).

Mr. Benjamin: Is that what we are on?

The Chairman: No, we are on Clause 47.(2).

Mr. Benjamin: Then is there another amendment of Mr. Mazankowski's that I do not have?

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I have not moved an amendment. I have just been asking questions.

Mr. Benjamin: Oh, I see. We are just discussing Clause 47.(2).

Mr. Mazankowski: Yes.

[Translation]

M. Kroeger: Monsieur le président, au sein du groupe d'étude législative, un grand nombre des questions et réflexions soulevées ici ont également été mises sur le tapis. Et à l'instar de ce comité, nous sommes parvenus à la conclusion que, peu importe qu'un texte soit absolument nécessaire ou non, nous voulions l'y faire figurer; dans certains cas, le groupe d'étude législative est parvenu aux mêmes conclusions, et ceci est l'une d'elles.

M. Mazankowski a parfaitement raison: un grand nombre d'éléments de la Loi nationale sur les transports ne s'appliquent pas au régime prévu dans ce projet de loi. Les considérations d'intérêt public exposées aux paragraphes (1), (2) et (3) de l'article 23 semblent particulièrement bien s'appliquer à l'audition d'appels ou de protestations sur les rabais de tarifs, et c'est pourquoi nous les avons mentionnées.

Le président: Monsieur Mayer.

M. Benjamin: J'invoque le Règlement.

M. Mayer: Je vous remercie, monsieur . . .

Le président: Un instant, monsieur Mayer. Quel est votre rappel au Règlement, monsieur Benjamin?

M. Benjamin: Ce n'est pas une interruption gratuite que je fais, pour le seul plaisir d'interrompre la discussion sur l'amendement de M. Mazankowski, je crois avoir quelque chose d'intéressant à dire. Je rappelle au président que cet amendement interfère avec l'ordre prescrit par le président, à savoir l'étude ligne par ligne . . .

Le président: M. Mazankowski n'a pas présenté son amendement, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Ah oui, il ne fait qu'en discuter. Je voulais rappeler au président . . .

Le président: Non, M. Mazankowski n'en est qu'au paragraphe (2) de l'article 47, alors que l'amendement vient après le paragraphe (4) de l'article 47.

M. Mazankowski: Si M. Benjamin s'en fait pour mon amendement, je l'invite à le déposer.

M. Benjamin: Non, non, ce n'était pas de cela qu'il s'agissait. Est-ce qu'on m'a remis un exemplaire de l'amendement de M. Mazankowski pour un nouveau paragraphe (5) de l'article 47?

Le président: Alinéas a) et b) de l'article 47.(5).

M. Benjamin: C'est donc là que nous en sommes?

Le président: Non, nous en sommes au paragraphe (2) de l'article 47.

M. Benjamin: Il y a donc un autre amendement de M. Mazankowski que je n'ai pas entre les mains?

M. Mazankowski: Je n'ai pas présenté d'amendement, monsieur le président, je n'ai fait que poser des questions.

M. Benjamin: Ah!, je vois, nous ne faisons que discuter du paragraphe (2) de l'article 47.

M. Mazankowski: C'est exact.

[Texte]

Mr. Benjamin: Okay.

Mr. Mazankowski: And you are welcome to join the discussion, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Oh yes, I am listening with great interest.

The Chairman: Mr. Mazankowski, let me make the invitations, please.

Mr. Mayer.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, do you feel endangered by my assuming your role?

The Chairman: No, I do not feel endangered; I just do not see the need.

Mr. Mayer: He does not need an invitation.

The Chairman: Mr. Mayer.

Mr. Mayer: I have a couple of questions, Mr. Chairman. I asked the departmental officials what kind of forum they see for somebody who believes he has reasonable grounds that he will be adversely affected? In practical terms, could an individual producer do this, or how long would it take to do it? Is it something very few people would be able to do because of the complexity and the amount of statistics involved and that kind of thing? Could you outline a little bit how you see something like that working?

Mr. Kroeger: Well, some hypothesizing: I suppose personally I had not thought of a lot of individual producers protesting an arrangement in which a railway could charge less. But I could imagine a shipper, such as a grain company, might become concerned or feel jeopardized if a competing grain company had negotiated a discount system with a railway.

Mr. Mayer: But suppose—and I think this is a worthwhile point—a group of producers was in fear of losing their elevator because there was an adjoining line that had a cheaper rate, and the elevator company to which they were hauling was afraid of losing; that company, for whatever reason, did not want to keep the line and was not willing to protest or raise issue with a cheaper rate on another line. Conceivably, you could have a position where a group of producers could be put in a position where they are the only ones who would want to protest that kind of thing. I am just wondering what kind of procedure you see in that particular case, and if that would be something individual producers would be able to do.

An hon. Member: Or a municipality.

Mr. Mayer: Or municipalities or any group—a group of businessmen in a town.

• 1630

Mr. Kroeger: I think all of those possibilities exist. I see no reason why the commission should decline to recognize any such expression of concern, just as the western division of the CTC has been holding public hearings on the question of branch-line abandonment. They have listened to public

[Traduction]

M. Benjamin: C'est très bien.

M. Mazankowski: Et vous êtes invité à vous joindre à la discussion, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Oh!, je vous écoute avec grande attention.

Le président: C'est à moi de faire les invitations, monsieur Mazankowski.

Monsieur Mayer.

M. Mazankowski: Vous craignez donc, monsieur le président, que je ne marche sur vos plates-bandes?

Le président: Non, je ne crains rien du tout; je n'en vois tout simplement pas la nécessité.

M. Mayer: Mais il se passe bien d'invitation.

Le président: Monsieur Mayer.

M. Mayer: J'ai quelques questions à poser, monsieur le président. J'ai demandé aux hauts fonctionnaires du ministère de quel recours disposerait quelqu'un qui a de bonnes raisons de se sentir lésé? Pour parler concrètement, un simple producteur pourrait-il le faire, et combien de temps lui faudrait-il pour cela? Est-ce un recours qui ne serait possible que pour très peu de gens, en raison de la complexité, de la quantité de statistiques, et autres subtilités? Pourriez-vous nous donner une idée générale de la façon dont cela se présenterait, d'après vous?

M. Kroeger: Eh bien, je vais donc me livrer à des hypothèses: je dois reconnaître que, personnellement, je n'avais pas beaucoup réfléchi au cas de producteurs individuels protestant contre un arrangement où les chemins de fer auraient consenti à des remises. Mais je peux imaginer des situations où un transporteur—une coopérative de grains, par exemple—s'inquiéterait ou se sentirait en danger si une coopérative concurrente avait obtenu un rabais des chemins de fer.

M. Mayer: Mais supposons—et le cas me paraît intéressant—qu'un groupe de producteurs craigne de perdre son silo parce que les tarifs étaient plus bas sur une ligne de chemins de fer avoisinante, et que la société d'élevateurs qui était la destinataire craignait d'être perdante; cette société, pour quelque raison que ce soit, ne voulait pas maintenir la ligne pour obtenir un meilleur tarif sur une autre ligne. On peut donc imaginer la situation d'un groupe de producteurs qui seraient les seuls à vouloir s'élever contre cet état de choses. Quel genre de procédures envisagez-vous dans un cas de ce genre, et serait-ce le genre d'action que pourraient envisager de prendre des producteurs individuels?

Une voix: Ou une municipalité.

M. Mayer: Oui, des municipalités, ou tout autre groupe, par exemple un groupe d'hommes d'affaires d'une localité.

M. Kroeger: Toutes ces possibilités peuvent effectivement se présenter. Je ne vois pas pourquoi la commission refuserait de tenir compte de craintes de ce genre, de même que la direction de l'Ouest, de la CCT, a tenu des audiences publiques sur la question de l'abandon des embranchements. Elle a pris

[Text]

concerns and sometimes they agree with an abandonment; at other times they say that it should not take place, on the grounds of representations made to them by a local branch-line retention committees, for example.

My own observation is that the commission has quite a good record of taking public representations of that kind seriously and I would also expect them to do so under this clause.

Mr. Mayer: Oh, I certainly agree with your observations about the CTC and their hearings. But is that the kind of hearing you would see, a procedure where the CTC would hold formal hearings and . . .

Mr. Kroeger: They might. The CTC would judge, of course, what was appropriate. They could hold public hearings and might very well decide to do that. As Mr. Thompson observed a few minutes ago, the time in which to dispose of one of these cases is somewhat circumscribed so they would not be able to get into a very extensive system of public hearings. But they could hold some particularly if the representations were coming from only one or two points in the system.

Mr. Mayer: My last question, Mr. Chairman, is on "reasonable grounds". Presumably there would have to be some preliminary determination by the CTC as to what in fact . . . If a guy writes a letter and says that he is concerned about this rate, it obviously does not constitute reasonable grounds. But what in fact do you think would constitute reasonable grounds, a petition signed by a bunch of producers or something more substantive than that in terms of proof of some kind of economic injury? What do you have in mind when you say "reasonable grounds"? That seems to be rather undefined, or could be kind of an undefined thing and could be left to interpretation in no constant fashion as time goes on.

Mr. Kroeger: Indeed. The commission would have to exercise judgment as to which appeals were frivolous and which ones had reasonable grounds.

My own assessment would be that the kinds of factors to which Mr. Mayer just referred would very likely constitute reasonable grounds in the eyes of the commission—that is to say, concern about the future of a branch line, the concerns of communities on that branch line, concerns of producers who want to retain the local elevators. Those might not be earth-shaking grounds, but they would not be frivolous either. I assume the commission would not regard them so.

Mr. Mayer: Thank you, Mr. Chairman. I think the emphasis on shortening the timeframe is probably a good one because it puts some emphasis on the fact that some of these things may have to come to a decision quickly. I think that is useful.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, in response to Mr. Mazankowski's invitation and your reluctance or discouragement, I would like to ask some questions on subclause (2) while we are there, in light of what has been going on.

What happens when the CTC gets the retention order, a recommendation on a branch line? We have had hearings, for

[Translation]

connaissance des objections du public, et elle a tantôt confirmé l'abandon, et tantôt refusé, par exemple à la suite des observations qui lui ont été adressées par les comités locaux pour la conservation des embranchements.

J'ai pu constater que la commission examine avec le plus grand sérieux les doléances du public, ce qui nous donne à penser qu'elle le ferait également dans le cadre de cet article.

M. Mayer: Je ne vous contredirai certainement pas en ce qui concerne vos remarques sur les audiences de la CCT, mais est-ce là le genre de procédures que vous envisagez, à savoir des audiences officielles par la CCT et . . .

M. Kroeger: Ce serait une possibilité, et ce serait à la CCT de décider de ce qui convient de faire. Elle pourrait, par exemple, décider de tenir des audiences publiques. Comme l'a fait remarquer M. Thompson il y a quelques instants, on ne dispose pas d'un temps illimité pour étudier ces cas, de sorte qu'on ne pourrait organiser des audiences publiques sur une grande échelle. Mais ce serait une possibilité si les doléances n'émanaient que de deux ou trois endroits.

M. Mayer: Ma dernière question, monsieur le président, porte sur les « motifs valables ». Il faudrait, j'imagine, que la CCT décide au préalable ce qui constitue en fait . . . Une lettre émanant d'un particulier qui proteste contre le tarif ne constitue pas, de toute évidence, un motif valable. Qu'est-ce qui le constituerait dans ce cas? Une pétition signée par un groupe de producteurs, ou bien, exigerait-on une preuve plus tangible de préjudice économique de l'une ou l'autre sorte? Qu'est-ce qui, d'après vous, constituerait « des motifs valables »? L'expression me paraît vague, ou pourrait être appliquée à une chose qui est vague, et interprétée avec le temps, de façon arbitraire.

M. Kroeger: C'est vrai. Ce serait à la commission de décider si un appel est futile ou s'il ne l'est pas.

A mon avis, les éléments que vient de mentionner M. Mayer constitueraient, selon toute vraisemblance, des motifs valables aux yeux de la commission, à savoir un souci pour l'avenir d'un embranchement, les préoccupations des collectivités à ce propos, celles des producteurs qui souhaitent conserver les silos locaux. Ce ne sont peut-être pas des motifs très puissants, mais ils ne sont pas non plus futiles, et ils ne seraient pas jugés tels par la commission.

M. Mayer: Je vous remercie, monsieur le président. Il est probablement sage, à mon avis, d'imposer des délais, car on met en relief, de la sorte, la nécessité d'en arriver rapidement à une décision, ce qui me semble utile.

Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, en réponse à l'invitation de M. Mazankowski et à votre propre manque d'enthousiasme, ou lassitude, j'aimerais poser quelques questions sur le paragraphe (2) pendant que nous y sommes, à la lumière de ce qui vient d'être dit.

Que se produit-il lorsque la CCT reçoit l'ordre ou la recommandation de conserver un embranchement? C'est ainsi

[Texte]

example, on the Carlton Subdivision, the Shamrock Subdivision . . .

The Chairman: Is that on rates or on abandonments?

Mr. Benjamin: No, this has to do with a situation where discount rates are in place and you are trying to appeal them because of what they are doing to your subdivision. In light of what is in place now, the minister gets these recommendations for a retention but as a result of earlier clauses in this bill—and we now get down to Clause 47.(2)—he is sitting on retention recommendations for at least two subdivisions and they are both in limbo. Some producers or some shippers, other shippers, try to get into the act.

• 1635

No matter what the CTC says, in the application of this clause and the previous one, the minister can still overrule the CTC on any recommendations they have on retention of a branch line because what has occurred under the clauses previous to Clause 47; there is no longer any grain or very little grain being moved off a particular branch line because of discount or incentive rates or agreements and they want to stop that. But the minister is sitting on it. They are trying to get the recommendation of the CTC for retention put in force. The minister is sitting on it. Now, how do these appealers, within 30 days, get some results? All they can do is go to the CTC and the CTC says, well, you may be right or you are right, but it is on the minister's desk and there is nothing more we can do about it.

The Chairman: Mr. Benjamin, that really is not relevant to Clause 47. I know it is an interesting point but the appeal to the minister from a decision to the CTC is in the National Transportation Act and not in Bill C-155. I do not know of anything in the National Transportation Act that requires the minister to make a decision within a specified period of time. Maybe there should be, but we cannot put it in this proposed act, so that is something that is outside the scope of this bill.

Mr. Benjamin: Again, I was just putting the opposite side of the coin, the case being that the CTC recommended retention, a group of producers or shippers wanted to have that put in place, but the minister just leaves it hanging out in the air or the minister even says, no, we are not going to retain it.

The Chairman: Then it becomes a political problem, it seems to me.

Mr. Benjamin: Well, how do we put this political problem in the bill?

The Chairman: You do not. You cannot.

Mr. Benjamin: I see.

The Chairman: You cannot very well change the National Transportation Act and the minister's authority thereunder in this bill. You would have to amend the National Transportation Act.

[Traduction]

que des audiences ont été tenues pour la subdivision de Carlton, de Shamrock . . .

Le président: S'agit-il des abandons ou des tarifs?

M. Benjamin: Non, il s'agit d'une situation où des rabais ont été accordés, et vous essayez de faire opposition, en raison du préjudice causé à votre subdivision. Compte tenu de la procédure actuellement prévue, le ministre reçoit des recommandations de maintien des tarifs, mais en invoquant certaines clauses antérieures de ce projet de loi—nous en arrivons maintenant au paragraphe (2) de l'article 47—le ministre ne prend pas de décision sur ces recommandations dans le cas de deux subdivisions au moins, et celles-ci ne savent à quoi s'en tenir. Certains producteurs, ou certains expéditeurs essaient d'intervenir.

Quelle que soit la décision rendue par la CCT dans l'application de cet article et du précédent, le ministre peut passer outre à toute recommandation faite par la CCT pour le maintien d'un embranchement, en raison de ce qui s'est produit aux termes des articles précédant l'article 47; à la suite des rabais, ou des tarifs d'incitation, ou des accords, le transport du grain sur un certain nombre d'embranchements est pratiquement réduit à zéro, et l'on veut mettre fin à cela. Mais le ministre ne bouge pas, et les personnes concernées essaient de faire appliquer la recommandation de maintien de la CCT. Que faire alors pour obtenir un résultat dans les 30 jours? Ils en sont réduits à s'adresser à la CCT, qui peut leur donner raison ou les soutenir, mais le dossier est entre les mains du ministre, et la CCT est impuissante à intervenir.

Le président: Monsieur Benjamin, cela ne relève vraiment pas de l'article 47. Je sais que c'est une question intéressante, mais le cas d'appel au ministre sur une décision de la CCT est prévu dans la Loi nationale sur les transports, et non dans le projet de loi C-155. À ma connaissance, rien, dans cette loi, n'oblige le ministre à prendre une décision dans un certain délai. C'est peut-être regrettable, mais il n'est pas en notre pouvoir d'intervenir dans ce sens, et c'est une question qui ne relève pas de ce projet de loi.

M. Benjamin: Je vous montrais simplement le revers de la médaille, à savoir le cas où la CCT recommanderait le maintien, appuyée par un groupe de producteurs ou d'expéditeurs, et d'un ministre qui met l'affaire en veilleuse, voire d'un ministre qui adopte la position adverse.

Le président: Dans ce cas, il me semble, c'est une question qui relève de la politique.

M. Benjamin: Alors, comment allons-nous mettre cette question politique dans le projet de loi?

Le président: Nous n'allons pas l'y mettre. Vous ne le pouvez pas.

M. Benjamin: Je vois.

Le président: Il vous est impossible de changer la Loi nationale sur les transports, ni les pouvoirs du ministre dans le cadre de cette loi. Il faudrait, pour cela, modifier la Loi nationale sur les transports.

[Text]

Mr. Benjamin: All right then, may I ask Mr. Kroeger on another aspect of this? Let us say a group of producers, jointly with a couple of rural municipalities and towns and villages, who may be in the next township or across the river, want a different branch line, appeal the lower rate that has been set and used on the grounds that if they can have the same lower rate, they can do just as well. They do not have to haul the grain all that way. If they can get a discount rate they will load a unit train with producer cars and railway cars on their own subdivision somewhere else. What chance do they have? Does that then give them the same opportunity for that discount rate? Can it be ordered for that rate to apply in the next township or across the river or in the next railway line?

The Chairman: What section are you on now, Mr. Benjamin?

Mr. Benjamin: I thought we were still on subclause (2). We are talking about appeals within 30 days.

The Chairman: But that is taken care of, Mr. Benjamin, in subclauses (3) and (4).

Mr. Benjamin: Well, we are getting into this area as a result of other questions.

The Chairman: Okay. Let us have a little order, and we will go fishing in the fishing season. It ends today, as a matter of fact, so . . .

Mr. Benjamin: In New Brunswick.

The Chairman: On the Miramichi River.

Mr. Benjamin: In New Brunswick; it does not end here.

• 1640

The Chairman: Let us stick with what we are doing. I will call Clause 47.(3) and we can ask questions on that:

Where a railway company does not accept any condition imposed by the commission pursuant to paragraph (2)(b), the company cannot charge the lower rate in respect of which the condition was imposed.

Mr. Althouse: With respect, Mr. Chairman, I think the question involved Clause 47.(2)(b) . . .

The Chairman: No, I do not think it did.

Mr. Althouse: —“relating to the extension of similar rates to other points”, which was I think what Mr. Benjamin’s question was about.

The Chairman: I accept that. If you have an answer, Mr. Kroeger, go ahead.

Mr. Kroeger: Clause 47.(2)(b) allows for exactly the kind of contingency Mr. Benjamin referred to. Then Clause 47.(3) builds in a further kind of provision, that either the railway accepts the extension and does it at both places or it does not do it at either one; it has that option, because you are starting

[Translation]

M. Benjamin: Bon. Est-ce que je peux, alors, interroger M. Kroeger sur un autre aspect de cette question? Mettons qu’un groupe de producteurs, ainsi que quelques municipalités rurales et des villes et villages qui peuvent se trouver ailleurs, par exemple de l’autre côté de la rivière, veulent un autre embranchement et font objection contre les tarifs plus bas qui ont été fixés, en invoquant comme argument que si on leur accorde le même tarif, ils pourront devenir compétitifs. Ils n’ont pas besoin de transporter le grain sur de telles distances. S’ils peuvent obtenir un rabais, ils chargeront un train avec des wagons de producteurs et des wagons de chemin de fer ailleurs dans leur propre subdivision. Quelle chance leur donnez-vous? Peuvent-ils prétendre obtenir les mêmes rabais? Est-ce qu’on peut ordonner que ce même tarif soit appliqué dans le canton voisin, ou de l’autre côté de la rivière, ou sur la ligne de chemin de fer voisine?

Le président: À quel paragraphe en êtes-vous maintenant, monsieur Benjamin?

M. Benjamin: Je pensais que nous parlions toujours du paragraphe (2). Nous parlons d’appels qui doivent être entendus dans les 30 jours.

Le président: Mais ce cas est prévu dans les paragraphes (3) et (4), monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Eh bien, d’autres questions qui se posent nous y amènent.

Le président: Procédons avec un peu d’ordre, s’il vous plaît, et attendons la saison pour aller pêcher. C’est d’ailleurs aujourd’hui le dernier jour de la saison, de sorte que . . .

M. Benjamin: Au Nouveau-Brunswick.

Le président: Sur la rivière Miramichi.

M. Benjamin: Au Nouveau-Brunswick, mais pas ici.

Le président: Limitons-nous à ce que nous faisons. Je vais lire la disposition 47.(3) et nous pouvons poser des questions dessus:

Une compagnie de chemin de fer ne peut appliquer un taux réduit si elle refuse une condition relative à celui-ci imposée par la Commission en vertu de l’alinéa (2)b).

M. Althouse: Avec mes respects, monsieur le président, je pense que la question impliquait la disposition 47.(2)(b) . . .

Le président: Non, je ne pense pas.

M. Althouse: . . . «relative à l’application de taux similaires à d’autres points», c’est, à mon avis, ce sur quoi M. Benjamin posait sa question.

Le président: J’accepte cela. Si vous avez une réponse, monsieur Kroeger, allez-y.

M. Kroeger: La disposition 47.(2)(b) prévoit exactement le genre d’urgence dont a parlé M. Benjamin. Puis la disposition 47.(3) prévoit une autre sorte de modalité, selon laquelle soit le chemin de fer accepte l’extension et l’applique dans les deux cas, soit il ne l’applique dans aucun des deux cas; il a cette

[Texte]

off with a voluntary agreement between a shipper and the railway.

Just one other comment about Mr. Benjamin's question, to clear up a misunderstanding I thought I detected. The appeal process and the disposition of the appeal all have to take place before the rates go into effect, the discounts. Hence the 30 days and 90 days. That 90 days takes you to April 30, when the CTC publishes its rate scale; those rates go into effect the following August 1.

The Chairman: Mr. Althouse.

Mr. Althouse: When the appeal process or the rate change process is initiated, is that made public to the same extent that a branch-line abandonment is made public? What requirements in the National Transportation Act exist so that people on an adjoining line would know that such an application had indeed been made? Must it be published in the local press? What arrangements are made according to the National Transportation Act?

Mr. Kroeger: Clause 45.(1)(b) is giving notice to the commission; in Clause 45.(1)(c) the railway company must, in the manner prescribed by the commission, give public notice.

The Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: I am just wondering, and perhaps Mr. Kroeger or Mr. Thompson might respond: Is there any difference in the process of proving on reasonable grounds that a person will be adversely affected versus proving that you have been adversely affected? Are not the qualifications of Section 23 the fact that you have to prove that you have been prejudicially affected, rather than being anticipatory? I was intrigued by the wording; I can see the reason for it, in that you say any person who believes he will be adversely affected versus has he been adversely affected as a result of certain things.

Mr. K. Thompson: Mr. Chairman, that is a very good question, but I think the answer has been arrived at through the years through several cases under Section 23.

It was argued at the beginning in the use of Section 23 that a person who sought a remedy under that section would have to actually prove that he had suffered some damage, but over the years the commission has taken the position that this would be unfair. In a situation where a person could see a circumstance arising where he would be hurt, he should not be obliged to wait until he is half bankrupt, if you like, before he can seek a remedy. So since Section 23 is incorporated here, I think the same doctrine would apply.

• 1645

The other thing that is worth mentioning is that in Section 23 there is a strange phenomenon called "the prejudice to the public interest". What you have happening here is that individuals who seek a remedy under Section 23 or under Section 47 with Section 23 in aid, if you like, would be in the position to show that not only would they suffer some disadvantage, but that what was proposed to happen would in a kind

[Traduction]

option, parce qu'on commence avec un accord volontaire entre un expéditeur et le chemin de fer.

Juste un autre commentaire au sujet de la question de M. Benjamin, pour dissiper un malentendu que je pense avoir senti. Le processus d'appel et la modalité d'appel doivent tous avoir lieu avant que les taux entrent en vigueur, les réductions de taux. D'où les 30 et les 90 jours. Ces 90 jours vous amènent au 30 avril, quand la CCT publie son échelle de taux; ces taux entrent en vigueur le 1^{er} août suivant.

Le président: Monsieur Althouse.

M. Althouse: Lorsque le processus d'appel ou le processus de changement de taux commence, est-ce qu'il est rendu public autant que l'abandon des lignes d'intérêt local? Quelles modalités existent dans la Loi nationale sur les transports pour permettre aux gens qui se trouvent sur une ligne secondaire de savoir qu'une telle demande a vraiment été faite? Doit-elle être publiée dans la presse locale? Quelles dispositions sont prises en vertu de la Loi nationale sur les transports?

M. Kroeger: La disposition 45.(1)b prévoit un avis à la Commission; dans la disposition 45.(1)c, le chemin de fer doit, de la manière prescrite par la Commission aviser le public.

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Je me demande simplement, et peut-être que M. Kroeger ou M. Thompson peuvent répondre: Y a-t-il une différence dans le processus de preuve pour des motifs raisonnables entre prouver qu'une personne va être lésée et prouver que vous avez été lésé? Est-ce que les conditions de l'article 23 ne sont pas le fait que l'on doit prouver qu'on a été lésé, et pas que cela va se passer? J'étais intrigué par l'énoncé; je comprends sa raison, en ce sens que vous dites toute personne qui pense qu'elle va être lésée et non pas qui a été lésée à la suite de certaines choses.

M. Thompson: Monsieur le président, c'est une très bonne question, mais je pense que sa réponse a été trouvée au cours des années par l'examen des nombreux cas soumis en vertu de l'article 23.

Au début, on disait en appliquant l'article 23 qu'une personne qui cherchait un remède en vertu de cet article devait prouver qu'il avait en fait subi un dommage, mais au cours des années la Commission a réalisé que cela n'était pas juste. Dans une situation où elle va être lésée, une personne ne devrait pas être obligée d'attendre d'être à moitié faillie, si l'on veut, pour trouver un remède. Aussi, puisque l'article 23 est mentionné ici, je pense que la même doctrine devrait s'appliquer.

Ce qu'on doit mentionner également, c'est que dans l'article 23 il existe un phénomène étrange, qui s'appelle «le préjudice de l'intérêt public». Ce qui se passe ici, c'est que les personnes qui veulent trouver un remède en vertu de l'article 23, ou, si vous préférez, en vertu de l'article 47 complémenté par l'article 23, se trouvent dans une situation où ils doivent démontrer non seulement qu'elles vont subir un dommage, mais que ce qui va

[Text]

of overall sense be contrary to the public interest. If they could demonstrate that, then perhaps they would be well on their way to succeeding.

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski. Clause 47(4):

(4) Where, in allowing a proposed lower rate under paragraph (2)(b), the Commission makes it a condition that such lower rate as the Commission deems appropriate be extended to other points, the railway company that accepts the condition may extend such lower rate without complying with paragraphs 45(1)(a) to (c).

I have notice of an amendment from Mr. Benjamin, and following this one from Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Before we get into the amendments, I wonder if Mr. Kroeger could just explain what that subclause means.

The Chairman: Mr. Kroeger.

Mr. Kroeger: Clause 47.(2)(b) says that the commission can prescribe a condition, for example, saying, you can have your discount where you have negotiated it, but you also have to apply the same discount on the next line. The railway company looks at that and says, all right, we do that, in which case Clause 47.(4) gives them the authority to drop their rates as ordered by the commission without going through the negotiating of an agreement, public notice, and so on, that is provided in Clause 45.(1)(a), (b) and (c). It is again a deviation from the controlled rate system; here you have rather, as in Clause 46, a provision for automatic rate reduction.

Mr. Mazankowski: Of course, in that case under Clause 47 the protection for appeal would still be in place.

Mr. Kroeger: I do not think it would, Mr. Chairman, because of the 90-day limit. It seems to me that the commission would likely only order extension to a neighbouring branch line if the group that lodged the appeal had said that is what they wanted. I guess you could then get some other group saying they did not want it. That is not a contingency provided for in the bill, because again the lead time back from August 1 is already pretty long. You have to start this process on January 1. One would lengthen it still further if one had to allow for further appeals under Clause 47.(4).

The Chairman: Who would want to turn down a discount?

Mr. Mazankowski: There may be other people who believe they will be affected by that. It will apply in the case of the original applicant, but if the commission deems that it is appropriate to extend that rate to other points, you may have a situation in which there could be an aggrieved person who has been adversely affected. I assumed that the protective features as enshrined in this bill would apply, and Mr. Kroeger has indicated that would not be the case.

Mr. Thompson, do you have an opinion on that?

The Chairman: Mr. Thompson.

[Translation]

se passer est, dans un sens général, contraire à l'intérêt public. Si elles arrivent à démontrer cela, alors peut-être qu'elles peuvent espérer obtenir satisfaction.

M. Mazankowski: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski. Disposition 47(4):

(4) Dans le cas où la Commission accepte un projet de taux réduit à condition que tout taux réduit qu'elle estime indiqué s'applique à d'autres points, la compagnie de chemin de fer, si elle accepte la condition, peut appliquer ce dernier taux sans se conformer aux alinéas 45(1)a) à c).

J'ai un avis de modification de M. Benjamin et après celle-ci de M. Mazankowski.

M. Mazankowski: Avant d'entrer dans les modifications, je me demande si M. Kroeger pourrait simplement expliquer ce que cette sous-disposition signifie.

Le président: Monsieur Kroeger.

M. Kroeger: La disposition 47.(2)b) dit que la Commission peut imposer une condition par exemple en disant que l'on doit faire une réduction là où on l'a négociée, mais qu'il faut également faire la même réduction à la ligne suivante. La compagnie de chemin de fer voit cela et dit, d'accord, nous allons faire cela, auquel cas la disposition 47.(4) lui donne le pouvoir de réduire ses taux ainsi que le commande la Commission, sans avoir à négocier un accord, à aviser le public, et autres choses prévues par la disposition 45.(1)a), b) et c). Cela constitue également une déviation du système de taux contrôlés, ici on a plutôt, ainsi que dans la disposition 46, une modalité de réduction automatique des taux.

M. Mazankowski: Naturellement, auquel cas en vertu de la disposition 47 la protection de l'appel existerait encore.

M. Kroeger: Je ne pense pas qu'elle existerait, monsieur le président, à cause de la limite des 90 jours. Il me semble que la Commission ordonnerait une extension à une ligne secondaire voisine uniquement si le groupe se portant en appel avait dit que c'est ce qu'il désirait. Je pense qu'il peut alors y avoir un autre groupe pour dire qu'il ne veut pas cela. Ce n'est pas une situation prévue par le projet de loi, parce qu'encore une fois la période depuis le premier août est déjà bien longue. Il faut commencer ce processus le premier janvier. On l'allongerait encore si l'on devait permettre d'autres appels en vertu de la disposition 47.(4).

Le président: Qui refuserait une réduction?

M. Mazankowski: Il peut y avoir d'autres personnes qui pensent qu'elles seront affectées par cela. Cela s'applique au cas du premier demandant, mais si la Commission pense qu'il est approprié d'étendre ce taux à d'autres points, on peut avoir une situation où il peut y avoir une personne lésée qui a subi un dommage. Je pensais que les dispositions de protection contenues dans ce projet de loi s'appliqueraient, et M. Kroeger a indiqué que cela ne serait pas le cas.

Monsieur Thompson, avez-vous une opinion à ce sujet?

Le président: Monsieur Thompson.

[Texte]

Mr. K. Thompson: I agree with that. Of course, it is a question of fact, I suppose, whether there are other points with such a similar set of circumstances, that the rate could be extended to those points.

• 1650

I think it is fair to say that if the railway were, say, to be upheld and successful in one area, if they were satisfied, and if the commission was satisfied that essentially the same conditions existed, not necessarily in a neighbouring area but in some distant area, you might have the imposition of these lower rates in those other areas without any appeal recourse to the people in that area or in adjoining areas to that. At least that is how I read it.

Mr. Mazankowski: I wonder, Mr. Chairman, whether that is merely an oversight or whether that was put in with good intentions.

Mr. Kroeger: In all candor I have to say it is an oversight, but like a good public servant I have already thought of a reason why it is a good idea.

If you allowed a chain of appeals, you could really tie the whole discounting system up in knots.

Mr. Mazankowski: But if you provide that protection for one, for a group of people in one circumstance, and then out of the generosity of the commission's heart say we are going to provide this lower rate to another group, and they become aggrieved, then they really have no recourse. You know, I am not . . .

Mr. Kroeger: I think Mr. Mazankowski has a valid point. I suppose there would be scope to tie the system up only in cases where they say well, the CTC did the extension of discounting beyond what had already been negotiated. If the CTC did not order the extension, then you would not get the scope, if you like, for harassment.

Mr. Mazankowski: Would the CTC take into consideration the possibility of a person or groups of persons being adversely affected before they allowed for the extension of this? Is that presumed? Perhaps Mr. Lefebvre or Mr. Thompson might be able to comment on that.

The Chairman: Mr. Thompson.

Mr. Mazankowski: I just simply say here that if you are going to provide a protective feature in one instance, apply it in the other or else, you know, remove it altogether. I can see that it could break down into a long, arduous process. But if we are out here to enshrine a system that would protect aggrieved people or the potentiality of their being aggrieved, then it should apply, I submit, in both cases.

Mr. K. Thompson: Mr. Chairman, I cannot presume to know exactly what the commission would do, but if I were advising the commission, I would alert them to the very considerable significance that their decision might have in areas that were not even contemplated. Well, I should not say not contemplated, I suppose, because if the commission is going to require that these circumstances and arrangements be

[Traduction]

M. K. Thompson: Je suis d'accord avec cela. Naturellement, c'est une question de circonstances, je suppose, s'il y a d'autres points avec un ensemble de conditions tellement similaires qu'on pourrait appliquer le taux à ces points.

Je pense qu'il est juste de dire que, si la compagnie de chemins de fer réussissait à imposer un taux inférieur dans une région et que, si elle était convaincue et si la commission était convaincue que les mêmes conditions existaient essentiellement ailleurs, pas nécessairement dans une région voisine, mais plutôt éloignée, ces taux inférieurs pourraient être imposés dans ces régions, sans possibilité d'appel pour les personnes de cette région ou des régions voisines. C'est du moins ce que j'y comprends.

M. Mazankowski: Je me demande, monsieur le président, si c'est simplement un oubli ou si cela a vraiment été pensé.

M. Kroeger: En toute franchise, je dois avouer que c'est un oubli, mais comme tout bon fonctionnaire, j'ai déjà pensé à l'explication du bien-fondé de cette idée.

Si vous permettez une série de recours en appel, vous pourriez vraiment paralyser tout le système d'escompte.

M. Mazankowski: Mais si vous donnez ce privilège à un groupe de personnes dans des circonstances précises, et si la commission, dans sa générosité, décide d'étendre ces taux inférieurs à un autre groupe, et que cela ne plaît pas, on n'a aucun recours. Vous savez, je ne . . .

M. Kroeger: Je pense que M. Mazankowski a raison. Je suppose qu'il y aurait possibilité de paralyser le système seulement dans les cas où on prétendrait que la C.C.T. a appliqué l'escompte plus largement qu'il n'avait été négocié. Si la C.C.T. n'ordonnait pas l'extension, cela ouvrirait la porte au harcèlement, si vous voulez.

M. Mazankowski: La C.C.T. tiendrait-elle compte de la possibilité qu'une personne ou que des groupes de personnes pourraient être lésés, avant de permettre l'extension de l'escompte? Peut-on présumer cela? M. Lefebvre ou M. Thompson pourrait peut-être nous éclairer.

Le président: Monsieur Thompson.

M. Mazankowski: Si vous appliquez une mesure de protection dans un cas, il faudrait l'appliquer dans l'autre, ou bien l'abolir complètement. Je vois que cela pourrait provoquer un processus long et ardu. Mais si vous avez l'intention d'incorporer un système visant à protéger les personnes lésées ou celles qui sont susceptibles de l'être, il devrait s'appliquer dans les deux cas.

M. K. Thompson: Monsieur le président, je ne peux pas savoir exactement comment agirait la commission, mais si j'étais là pour la conseiller, je lui demanderais de réfléchir aux conséquences très considérables que sa décision pourrait avoir dans des régions auxquelles elle ne pense même pas. Je ne devrais peut-être pas dire auxquelles elle ne pense même pas, parce que si la commission doit exiger que les mêmes circons-

[Text]

as a condition of approval extended to some other point, then obviously it would have to have in its mind a knowledge of these other points.

It might very well, before making such an order, as it frequently does, decide that there would be people affected in that area and circulate to that area notice of what was going on, so that they would have some indication of the proceedings and some opportunity to come in, if you like, and express their concerns. I am suggesting that is what the commission might do; it is a fair thing to do.

Mr. Mazankowski: I wonder, Mr. Chairman, would it be appropriate to consider the possibility of an amendment that would be incorporated in that clause to have the effect of ensuring that the commission, in reaching a decision, would have due regard to the possibility of people being adversely affected. Mr. Lefebvre has a comment.

Mr. D. Lefebvre: A quick comment, Mr. Chairman.

The commission is appointed to look into a potential hurt to other interested parties by one reduced rate and, as Mr. Thompson said, I would sort of take it for granted that the commission would not in a cavalier manner take some decisions that would just push the hurt to someone else without considering the whole. If they were to extend it—lower rates are pretty local in nature—and I would take it for granted, and it was taken for granted here, that the commission would not order a new point that would create a similar hurt to that they are trying to correct without investigating, or carrying out the investigations that are required to be satisfied that the public interest is better served by their decision.

• 1655

Mr. Mazankowski: You then are saying it would be expected of the CTC to take into consideration the potential hurt, or the possibility of people or groups of people being adversely affected, before extending such a rate to other points.

Mr. D. Lefebvre: That is the mandate of their investigation, to protect the public interest and other affected parties.

The Chairman: Thank you. Mr. Thompson.

Mr. K. Thompson: Just one concluding comment that might help to explain this. The concept that you see displayed here is a special adaptation of the agreed charge concept which has been enshrined in the National Transportation Act since the late thirties. That provides an opportunity for people to secure a lower rate if they conform to certain shipping requirements. While in the National Transportation Act it would be assumed that everybody who could qualify for a lower rate would want it, the different feature here is that there may be some people who would feel adversely affected and would wish not to join the rate, if you like, but to oppose it.

The Chairman: Mr. Althouse.

Mr. Althouse: I am quite concerned about the interpretation, which I think is probably correct. Once the hearing is

[Translation]

tances servent de critère pour l'extension de sa décision à d'autres régions, il faudra évidemment qu'elle ait ces autres endroits à l'esprit.

Il se pourrait très bien qu'avant d'émettre une telle ordonnance, la commission décide d'envoyer un avis de son projet dans la région où des personnes sont susceptibles d'être lésées, pour leur faire connaître la procédure et leur donner l'occasion, si vous voulez, de venir exprimer leurs préoccupations. Voilà ce que la commission pourrait faire, je pense, et c'est bien juste.

M. Mazankowski: Monsieur le président, conviendrait-il d'étudier la possibilité d'un amendement qui aurait pour effet d'assurer que la commission, dans sa décision, tiendrait compte de la possibilité que certains pourraient être lésés? M. Lefebvre a un commentaire à faire.

M. D. Lefebvre: Un bref commentaire, monsieur le président.

La commission est chargée d'examiner comment un taux réduit pourrait léser d'autres parties intéressées et, comme M. Thompson l'a dit, je serais porté à croire que la commission ne prendrait pas de décisions qui feraient simplement déplacer le mal, sans considérer l'ensemble. Si la Commission appliquait sa décision à plus grande échelle—les taux inférieurs étant de nature plutôt locale—je prendrais pour acquit, et c'est ce que l'on a fait ici, que la Commission n'imposerait pas à un autre endroit une ordonnance qui provoquerait le même genre d'ennui qu'elles essaient de corriger sans examiner la situation ou sans effectuer les enquêtes voulues pour être convaincues que sa décision est dans le meilleur intérêt du public.

M. Mazankowski: Vous dites alors qu'on s'attendrait à ce que la CCT tienne compte des difficultés éventuelles ou de la possibilité qu'un individu ou qu'un groupe d'individus soient lésés avant d'appliquer un tel taux à d'autres endroits.

M. D. Lefebvre: C'est l'objectif de l'enquête qu'elles doivent mener: protéger l'intérêt du public et d'autres parties intéressées.

Le président: Merci. Monsieur Thompson.

M. K. Thompson: Une dernière observation pour élucider la question. Le principe que vous voyez ici est une adaptation spéciale du principe des taux convenus qui a été incorporé dans la Loi nationale sur les transports vers la fin des années 30. Selon ce principe, il est possible d'obtenir un taux inférieur si l'on répond à certains critères concernant l'expédition. Alors que dans la Loi nationale sur les transports on présume que tous ceux qui seraient admissibles à un taux inférieur le souhaiteraient et ici c'est différent, car certains pourraient se sentir lésés et voudraient peut-être ne pas appliquer ce taux, mais plutôt s'y opposer.

Le président: Monsieur Althouse.

M. Althouse: Cette interprétation qui est probablement juste m'inquiète beaucoup. Une fois que l'audience est terminée et

[Texte]

over and the commission may have decided to allow the reduction in rate on one particular line, and because of an appeal from the one adjacent to it, the commission may have decided that that low rate would apply there too and then may find that lines beyond that, which did not think they were involved in the first hearing, would be cut off from participation in any form, from presenting their sense of hurt, or presenting any grievance on behalf of people who might be on the third line above that. I am wondering if Mr. Benjamin has an amendment that is to come in to create another subclause (4), or after subclause (4). I am wondering whether this kind of an amendment would solve it to some extent. I wonder if the counsel for the committee and for the department would comment on the economics of that particular amendment and the solution that would be offered there.

The Chairman: Before we comment on the amendment, the amendment has to be put. Mr. Althouse.

Mr. Althouse: I am new to the committee, but I notice that has not been the case a great many other times.

The Chairman: I am just wondering if Mr. Benjamin really wants to put his amendment, in view of the discussion on subclause (4). As I read it, it would be even more mandatory than subclause (4). It may impose things on lines that they do not want imposed upon them.

Mr. Benjamin: It would be made available.

The Chairman: No, it says "must", must be applied. The one in the bill, it seems to me, makes it available.

Mr. Althouse: I think, Mr. Chairman, the comment you have made once or twice is a correct one: people do not object having a lower rate imposed upon them as long as some of the neighbours do not have an even lower one—or a higher one so that it will not have any community effect. The effect would be the same across the system and would therefore not likely have the same kind of repercussions that the proposal we have been discussing will have.

The Chairman: I was just wondering out loud whether Mr. Benjamin wants to put his motion or not, because if he does, now is the time to do it.

• 1700

Mr. Benjamin: We are on subclause (4). My amendment, Mr. Chairman, which I will only propose—I will not say the words "I move"; I will do that later—so that discussion can continue, because this is all part of one of the crucial parts of the bill . . . I am going to move, but I will propose now, that Bill C-155 be amended in Clause 47 by striking out lines . . .

The Chairman: Before you go any farther, Mr. Benjamin, it seems to me you are splitting hairs, because there really is not any difference between moving and proposing.

Mr. Dubois: That is right.

[Traduction]

que la Commission a décidé d'autoriser la réduction du taux sur une ligne particulière, et parce qu'un appel aurait été logé par une ligne voisine, la Commission pourrait décider d'appliquer aussi ce taux réduit à cette dernière pour se rendre compte ensuite que des lignes encore plus éloignées qui ne se croyaient pas intéressées par la première audience n'auraient aucun recours et ne pourraient d'aucune façon exposer leurs difficultés ou présenter des griefs au nom de personnes desservies par une ligne encore plus éloignée. Je ne sais pas si M. Benjamin a un amendement visant à créer un autre paragraphe (4) ou un nouveau paragraphe qui viendrait après. Je ne sais pas si son amendement ne réglerait pas le problème. Le conseiller juridique du Comité et du ministère ne pourrait pas nous expliquer les incidences économiques de cet amendement et la solution qui pourrait être apportée.

Le président: Avant de pouvoir commenter un amendement, celui-ci doit être proposé. Monsieur Althouse.

M. Althouse: Je suis nouveau au Comité mais j'ai remarqué que cela n'a pas toujours fonctionné ainsi.

Le président: Je ne sais pas si M. Benjamin voudrait proposer son amendement, étant donné que nous discutons du paragraphe (4). Selon mon interprétation, cette disposition serait encore plus obligatoire que le paragraphe (4). On pourrait imposer aux lignes des choses que l'on ne voudrait pas se voir imposer.

M. Benjamin: Les mesures seraient applicables.

Le président: Non, vous dites «doit», doit être appliquée. Dans le projet de loi, le taux réduit est simplement applicable.

M. Althouse: Monsieur le président, je pense que l'observation que vous avez faite une ou deux fois est juste: les gens ne s'opposent pas à l'imposition d'un taux réduit pourvu que leurs voisins ne se voient pas imposé un taux encore inférieur ou un taux supérieur pour éviter les conséquences locales. La décision s'appliquerait à l'ensemble du système et n'aurait probablement pas la même incidence que la proposition que nous avons étudiée.

Le président: Je me demandais tout haut si M. Benjamin voulait présenter sa motion, parce que c'est le moment de le faire.

M. Benjamin: Nous en sommes au paragraphe (4). Mon amendement, monsieur le président, que je ne ferai que vous présenter—je ne présenterai pas de motion d'amendement comme telle, je le ferai plus tard—pour que la discussion puisse continuer, car nous en sommes à une partie cruciale du projet de loi. Je vais donc proposer une motion d'amendement plus tard, pour le moment je vais simplement vous présenter mon amendement: que le Bill C-155 soit modifié à l'article 47 en supprimant les lignes . . .

Le président: Avant d'aller plus loin, monsieur Benjamin, j'ai l'impression que vous coupez les cheveux en quatre, parce qu'il n'y a vraiment pas de différence entre proposer et présenter un amendement.

M. Dubois: C'est vrai.

[Text]

Mr. Benjamin: Okay, as long as you do not put my motion until it has been discussed.

The Chairman: I will give you two or three minutes to discuss it.

Mr. Benjamin: It is not only I, but there will be a bunch of others.

The Chairman: Go on, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: All right, Mr. Chairman. If it makes you happier, then it makes me happier.

I move that Bill C-155 be amended in Clause 47 by striking out lines 18 to 25 at page 24 thereof and substituting the following therefor:

(4) Where the Commission allows a proposed lower rate under paragraph (2)(b), the Commission shall extend such lower rates by the same percentage reduction to all other shipping points covered by this Act.

Now, Mr. Chairman, one of the claims of this bill is that the railways are losing money hauling grain, and the intent of this legislation is to establish rates paid by producers that will be higher and that contributions by the government will provide the railroads with their compensation.

That being the case and the intent of the legislation, then we have this contradiction that comes up which says, in spite of all that, in some certain point or some certain area in the district under the jurisdiction of the Canadian Wheat Board, in the western division, the railways can offer and apply for approval for a discount, or incentive—or whatever they want to call it—or a lower rate. If that is proper, in spite of the first intent of the legislation, after the railroads' being eligible for all these moneys so they do not lose money hauling grain, they can offer lower rates.

Now, if that is appropriate in some one shipping point or some one part of the western division, then of course, the whole element of total fairness comes in. So what the amendment means is, if this is approved at one shipping point, it must apply at other points, if you want to eliminate a lot of this appeal process, if you want to eliminate all the time-consuming effort to justify and approve your case.

Now, the bill is written: allow CTC to extend the reduction. They may extend the reduction in rates to other shipping points, but it does not require an extension. If the CTC were to say that this has been approved at this shipping point and it is in place, but we approve it to be applied at another place, there is no requirement that it do apply at another place. So in that case, whether it was for one other place or all the other places in the western division, this amendment would require that extension.

Mr. Chairman, this claptrap of variable rates is leading us into a situation where you are going to have grain producers in one area fighting with grain producers in another.

[Translation]

M. Benjamin: D'accord, pourvu que vous ne mettiez pas ma motion aux voix avant qu'elle n'ait été discutée.

Le président: Je vais vous allouer deux ou trois minutes pour en discuter.

M. Benjamin: Il n'y a pas que moi, il y en aura beaucoup d'autres qui voudront en discuter.

Le président: Allez-y, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Très bien, monsieur le président. Si cela fait votre bonheur, cela fait le mien aussi.

Je propose que le Bill C-155 soit modifié à l'article 47 en supprimant les lignes 15 à 21 de la page 24 et en les remplaçant par ce qui suit:

(4) Dans le cas où la Commission accepte un projet de taux réduit aux termes de l'alinéa (2)b), la Commission doit appliquer cette réduction pourcentuelle du taux à tous les autres points d'expédition visés par la présente loi.

Monsieur le président, le projet de loi est fondé sur l'hypothèse que les chemins de fer perdent de l'argent à transporter du grain, et l'intention de la loi est d'établir des tarifs plus élevés payés par les producteurs et de créer un système de contribution du gouvernement afin de compenser les chemins de fer.

Ensuite, il y a cette contradiction puisqu'on dit que, malgré tout cela, dans certaines localités ou certaines régions du district de la division Ouest relevant de la compétence de la Commission canadienne du blé, les chemins de fer peuvent offrir et demander qu'on approuve un escompte, ou une mesure d'encouragement, ou appelez-le comme vous voudrez, un taux inférieur. Si vous pensez que cela est juste, malgré l'intention première de la loi, et si les chemins de fer ont droit à tout cet argent pour ne pas qu'ils subissent de pertes à transporter du grain, alors ils peuvent offrir des taux inférieurs.

Maintenant, si cela est bon pour certains points d'expédition ou une région de la division Ouest, alors il faut être juste pour l'ensemble du réseau. Donc, le but de l'amendement est que, si on autorise un taux inférieur à un point d'expédition, il doit s'appliquer à tous les autres points si vous voulez éviter les appels et si vous voulez éviter d'avoir à justifier longuement votre cas.

Le projet de loi dit: la Commission accepte d'étendre la réduction. Elle peut étendre une réduction des taux à d'autres points d'expédition, mais elle n'est pas tenue de le faire. Si la Commission dit qu'elle autorise une réduction à un point d'expédition et qu'elle est prête à l'appliquer ailleurs, rien ne l'oblige à l'appliquer à un autre endroit. Alors, en pareil cas, que ce soit pour un autre endroit ou tous les autres points de la division Ouest, selon mon amendement, l'extension devrait s'appliquer partout.

Monsieur le président, ce damné système de taux variables va faire que des producteurs de grain d'une région vont lutter contre les producteurs d'une autre région.

[Texte]

• 1705

You are going to have elevator companies on one branch line fighting with elevator companies on another, communities on one side of the river fighting with communities on the other side of the river, or from one branch line to another. If there was ever the prospect here of the old divide and rule game, this is a masterpiece. This is a masterpiece.

If it is appropriate to approve discount rates in spite of all their pleas for 100 years that they are losing money hauling grain and then to offer lower rates at one place, then it must be logical, fair and proper that it apply in other places; in fact, in all other places. That is what this amendment is attempting to do, and that will eliminate all these other procedures. The railroads can be told by the CTC: Well, that is fine; if you want to do this at point A, then it is equally necessary in fairness that it apply at point B and at another branch line 100 miles north of that.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin. Mr. Kroeger, do you wish to comment?

Mr. Kroeger: Mr. Chairman, the intent of Clauses 45 and 47 is to allow some limited expression or reflection of costs in the rate structure. As was pointed out by Mr. Mayer somewhat earlier, the absence of a system of payments to producers, limits the likely effectiveness of a system of rate discounting. In addition, sir, Clause 47 builds in a number of safeguards and limitations to ensure that rate discounting is carefully controlled because of the possible social effects. But as I read Mr. Benjamin's amendment, it would have the effect of eliminating any reflection of costs in a freight rate anywhere in the system. There would be no scope at all for reflecting the fact that it was cheaper to load and ship grain from one point on a line as compared to another point eight miles down that line. You could not do that and that has certain implications for future efficiency gains and, therefore, future cost trends in the system which would impact on western grain producers.

The Chairman: Thank you. The question is on Mr. Benjamin's motion.

Mr. Benjamin: The question is not ready yet. Mr. Kroeger, we have the old CN adjustment in there on the one side of the coin. On this side of the coin, Mr. Kroeger says "reflection of costs". Whose costs is he referring to? There is the railway cost. There is the cost for elevator companies and producers and rural municipalities and provinces and towns and villages. If you implement or if you allow a discount or incentive rate at point A and, as a result of point A at point B, which may be on the same branch line or another one 100 miles away. Those elevator companies located there or the producers or the municipalities or the towns and villages say this is increasing our cost, and it is not reflecting our cost. It is only reflecting railway costs, and convenience, for that matter—you might as well add it in there. The point is that the whole regime of variable rates and appeals thereto is designed for nothing more

[Traduction]

Des compagnies d'élevateurs d'un embranchement vont lutter contre des compagnies d'élevateurs d'un autre embranchement, des collectivités d'un côté de la rivière ou d'un embranchement vont lutter contre des collectivités de l'autre côté de la rivière ou d'un autre embranchement. Si cela était conçu dans l'optique de diviser pour mieux régner, je pense que c'est très bien réussi. C'est un chef-d'œuvre.

S'il est bien d'approuver des taux réduits en dépit du fait que les chemins de fer disent depuis 100 ans qu'ils perdent de l'argent à transporter du grain, si on offre des taux réduits à un endroit, pour être logique et juste, il faudrait que ces taux s'appliquent ailleurs, en fait partout ailleurs. C'est ce que vise mon amendement, et cela éliminera toutes ces autres procédures. La CCT pourra dire aux chemins de fer: Très bien, si vous voulez cela pour le point A, il faut, pour être juste, que cela s'applique au point B et à un autre embranchement 100 milles plus au nord.

Le président: Merci monsieur Benjamin. Monsieur Kroeger, un commentaire?

M. Kroeger: Monsieur le président, les articles 45 et 47 ont pour but de permettre de traduire ou de refléter les coûts dans la structure des taux. Comme M. Mayer l'a fait remarquer un peu plus tôt, l'absence d'un système de paiements aux producteurs restreint l'efficacité éventuelle d'un système de réduction des taux. En outre, l'article 47 prévoit un certain nombre de sauvegardes et de limites pour veiller à ce que la réduction des taux soit efficacement contrôlée pour éviter des répercussions sociales éventuelles. Mais l'amendement de M. Benjamin aurait pour effet d'éliminer tout reflet des coûts dans les taux du transport pour l'ensemble du système. Il n'y aurait aucune possibilité de refléter le fait qu'il peut être meilleur marché de charger et d'expédier du grain depuis un point sur une ligne par rapport à un point 8 milles plus loin sur cette même ligne. En éliminant cette possibilité, cela aura certainement une incidence sur l'amélioration future de l'efficacité du système et, en conséquence, sur les tendances futures des coûts du système, ce qui aura des répercussions sur les producteurs de grain de l'Ouest.

Le président: Merci. La motion de M. Benjamin est mise aux voix.

M. Benjamin: Nous ne sommes pas prêts tout de suite. Monsieur Kroeger, il faut penser au point de vue du CN, à l'autre côté de la médaille. D'un côté, M. Kroeger parle de «reflet des coûts» de quels coûts parle-t-il? Il y a les coûts des chemins de fer. Il y a les coûts des compagnies d'élevateurs et des producteurs et des municipalités rurales et des provinces et des villes et villages. Si vous appliquez un taux réduit ou un taux d'encouragement ou si vous permettez son application au point A et, par suite du point A, au point B qui pourrait se trouver sur le même embranchement ou à quelques 100 milles plus loin, les compagnies d'élevateurs de l'endroit ou les producteurs ou les municipalités ou les villes et villages diront que cela augmente leurs coûts plutôt que de les refléter. Cette réduction ne reflète que les coûts des chemins de fer, alors pourquoi ne pas simplement les ajouter ici. Tout ce système de

[Text]

than the concentration of grain movement into fewer and fewer places, in terms of efficiency for railroads, in terms of reflecting railway costs so they can give a discount. It does not take into account the extra costs. In other words the discount—the incentive freight rate for the grain producer—will not cover his extra costs, the extra costs of the elevator which is sitting there empty at his own shipping point or those of his municipality which has to fix up the grid roads.

• 1710

Is it not correct, Mr. Kroeger, that this concept is only designed to reflect railway costs, and if those can be reduced they are prepared to pass that on by way of discount rates which will not meet the costs on the other side of the coin? Is that not the case?

Mr. Kroeger: In answer to Mr. Benjamin's opening question, I was of course talking about a limited but real relationship between transportation costs and transportation charges. The committee is well aware that we are dealing here with a bill and a regime in which overall system costs are reflected in the freight rate structure. To the extent that those costs are maintained at a very high level and then escalated off that high base, in future years grain producers will be paying more money than would otherwise be necessary. So there is a trade-off to be considered.

Mr. Benjamin referred to possible other impacts, aside from transportation impacts. The CTC process is intended to look at and deal with the broader public interest considerations.

Alternately, there are choices that are inescapable in this system. Somebody has to pay for the costs of the grain transportation system. Increasingly those costs are going to be borne by producers. The consequence of maintaining a lot of high-cost arrangements would be to produce a higher system of freight rates for producers than would otherwise be the case.

Mr. Benjamin: Is this not then only a case of being on one side a potential benefit? Do we not have a situation where other producers and other shippers are going to be excluded from the so-called benefits of discount rates in the final analysis?

Really, it becomes more and more difficult. Mr. Althouse mentioned branch line 1 and then branch lines 2 and 3. You can start with main line 1, secondary main line 2, branch line 1, branch line 3 and you can go north and south . . .

The Chairman: Mr. Benjamin, your question please.

Mr. Benjamin: —a distance of 400 or 500 miles and the ones which are farthest away are going to have the least ability and opportunity to complain, to appeal and win, in terms of having the same the same opportunity for the benefit, the discount rate, that fellow producers 200 miles south of them get. I mean, they are going to come with appeals that are going to be deemed by the commission to be irrelevant.

[Translation]

taux variables et d'appels vise expressément à concentrer les mouvements de grain dans de moins en moins d'endroits, à accroître l'efficacité des chemins de fer, à refléter les coûts de ces derniers de manière à permettre une réduction des taux. Il ne tient pas compte des coûts additionnels. Autrement dit, la réduction, le taux d'encouragement du transport pour le producteur de grain ne couvrira pas les coûts additionnels par exemple de l'élevateur vide au point d'expédition ou des municipalités qui doivent réparer les voies de service.

N'est-il pas vrai, monsieur Kroeger, que ce système est conçu uniquement pour refléter les coûts des chemins de fer, et que s'il est possible de les réduire, on est prêt à escompter les taux, mais cela ne tient pas compte des coûts des autres participants? N'est-ce pas le cas?

M. Kroeger: Pour répondre à la première question de M. Benjamin, je parlais évidemment d'un rapport limité mais réel entre les coûts du transport et les tarifs. Le Comité sait très bien que nous avons un projet de loi et un système où les coûts globaux du système sont reflétés dans la structure tarifaire. Si ces coûts sont maintenus à un niveau très élevé puis changés à partir de cette base, les producteurs de grain paieront plus à l'avenir qu'ils n'auraient eu à payer s'il en avait été autrement. Il y a donc place à un compromis.

Monsieur Benjamin a parlé de la possibilité d'autres répercussions n'ayant rien à voir avec le transport. Le système de la CCT est conçu de manière à tenir compte des intérêts de la population en général.

En contre-partie, il y a des choix que l'on ne peut pas ne pas faire dans le système. Quelqu'un doit payer les coûts du réseau de transport du grain. De plus en plus, ces coûts seront absorbés par les producteurs. Le maintien d'un système dont les coûts sont élevés provoquerait un système de barème tarifaire plus élevé pour les producteurs.

M. Benjamin: Les avantages éventuels ne sont-ils pas destinés à un seul côté? Les producteurs et autres expéditeurs ne seront-ils pas exclus, au bout du compte, des avantages que doivent procurer les taux réduits?

En fait, cela devient de plus en plus difficile. M. Althouse a parlé de l'embranchement n° 1, ensuite des embranchements 2 et 3. Vous pouvez commencer avec la ligne principale 1, la ligne secondaire 2, l'embranchement 1, l'embranchement 3 et aller vers le nord et le sud . . .

Le président: Monsieur Benjamin, votre question s'il vous plaît.

M. Benjamin: . . . sur une distance de 400 ou 500 milles et les plus éloignés sont ceux qui auront le moins la possibilité de porter plainte, d'en appeler de la décision et de gagner leur cause, c'est-à-dire d'avoir le même droit aux avantages, au tarif réduit, que les producteurs à 200 milles plus au sud. Ces gens-là vont interjeter appel et la Commission va juger leur cause comme étant impertinente.

[*Texte*]

I have been through this before. They will say that it is 200 miles away and it is not the same situation. It is a different railway company and it is a different destination.

The Chairman: We have been through that. Do you still want your motion put?

Mr. Benjamin: Yes. But if Mr. Kroeger would like to respond, I would like to hear some opinions from other colleagues.

• 1715

The Chairman: I will put the motion so that it is properly before the committee. I did not do it before because you asked me not to.

It is moved that Bill C-155 be amended in Clause 47 by striking out lines 18 to 25 at page 24 thereof, and substituting the following therefor:

(4) Where the Commission allows a proposed lower rate under paragraph (2)(b), the Commission shall extend such lower rate by the same percentage reduction to all other shipping points covered by this Act.

Mr. Mazankowski: Question.

The Chairman: Do you have a question, Mr. Mazankowski?

Mr. Mazankowski: Just simply that I would like to ask Mr. Kroeger if Mr. Benjamin's amendment would be accepted if it would probably cut off and curtail any new innovation in terms of reducing costs and injecting some efficiencies into the system. I find it rather strange that Mr. Benjamin, who purports to be here supporting the producer and trying to bring down costs to the producer, would try to limit the possibilities of all of those involved in the system to display their expertise and their innovative talents in terms of driving down costs associated with grain transport.

While I know that the issue of equity is very important, nonetheless the same thing still applies. If you are not going to allow some of these experiments to take place . . . As a matter of fact, I think it was the Western Barley Growers Association that made a strong pitch before this committee for the establishment of an innovative fleet wherein you could try out a whole host of new techniques and experiments, all in the interest, in the final analysis, of reducing costs and making the Canadian producer more competitive in the international marketplace. And Mr. Benjamin, like their basic philosophy, wants to stifle and kill the enterprising spirit of Canadians. I find it very strange; it becomes a bit of a . . .

The Chairman: Mr. Mazankowski, I thought you were going to put a question.

Mr. Mazankowski: I can make a comment, can I not, Mr. Chairman?

The Chairman: I have been cutting Mr. Benjamin off in his comments. Well, go ahead, finish your comment; Mr. Benjamin wants to hear it.

Mr. Mazankowski: Now that you have interrupted my comments, the committee will be a lot poorer for the result of

[*Traduction*]

J'ai déjà vu cela. On dira que c'est à 200 milles plus loin et que la situation n'est pas la même. On dira que ce n'est pas la même compagnie de chemin de fer, ni la même destination.

Le président: Nous avons déjà discuté de cela. Tenez-vous à ce que votre motion soit mise aux voix?

M. Benjamin: Oui. Mais j'aimerais une réponse de la part de M. Kroeger et peut-être l'opinion d'autres collègues.

Le président: Je vais présenter la motion au Comité en bonne et due forme. Je ne l'ai pas fait avant parce que vous m'avez demandé de ne pas le faire.

Il est proposé que le bill C-155 soit modifié à l'article 47 en supprimant les lignes 15 à 21 de la page 24 et en les remplaçant par ce qui suit:

(4) Dans le cas où la commission accepte un projet de taux réduits au terme de l'alinéa (2b), la commission doit appliquer cette réduction pourcentuelle à tous les autres points d'expédition visés par la présente loi.

M. Mazankowski: Question.

Le président: Avez-vous une question, Monsieur Mazankowski?

M. Mazankowski: J'aimerais simplement demander à M. Kroeger si l'amendement de M. Benjamin serait accepté s'il limitait et éliminait toutes possibilités d'innovation visant à réduire les coûts et à accroître l'efficacité du système. Je trouve cela étrange que M. Benjamin qui prétend vouloir aider les producteurs et réduire leurs coûts veuille limiter la possibilité de tous les participants du système d'appliquer leur savoir-faire et leur talent innovateur à réduire les coûts liés au transport du grain.

Bien que je comprenne que la question d'équité soit très importante, c'est quand même la même chose. Si vous ne permettez pas de faire des expériences . . . en fait, je pense que c'est l'association des producteurs d'orge de l'Ouest qui a vraiment poussé le Comité à créer un système innovateur où il serait possible de mettre à l'essai toute une série de nouvelles techniques et d'expériences dans le but ultime de réduire les coûts et de faire du producteur canadien un meilleur concurrent sur les marchés internationaux. Et M. Benjamin, comme cette philosophie, voudrait étouffer et tuer l'esprit d'entreprise des canadiens. Je trouve cela très étrange; cela devient un peu . . .

Le président: Monsieur Mazankowski, je pensais que vous aviez une question.

M. Mazankowski: Je peux faire une observation, n'est-ce pas monsieur le président?

Le président: Je limite M. Benjamin dans ses observations. Très bien, allez-y, vous pouvez terminer; cela intéresse M. Benjamin.

M. Mazankowski: Maintenant que vous m'avez interrompu, le Comité s'en trouvera appauvri de ne pas avoir eu toute ma

[Text]

the absence of my total contribution; but quite frankly, I really wonder if Mr. Benjamin really understands what he is doing here.

I know, from the standpoint of his commitment to equity, it is one thing, but he is against the truckers, the little truckers. Some of them may even vote for him, and I am certainly going to make sure they know where he stands in terms of support. I asked a question originally, Mr. Chairman, but now that you interrupted me, I will ask Mr. Kroeger whether in his view Mr. Benjamin's amendment would not in fact stifle the opportunity for innovation and experimentation in the system.

Mr. Kroeger: If Mr. Benjamin's amendment were accepted by the committee, you might as well delete Clause 45, although I know the chairman would rule that out of order.

The Chairman: You are quite right. Final comment, Mr. Benjamin; briefly, please.

Mr. Benjamin: Is there anyone else who wants to . . .

Mr. Mayer: May I ask a question of the officials, Mr. Chairman?

The Chairman: Mr. Mayer.

Mr. Mayer: Just from a perfunctory point of view, how difficult would it be to put into effect Mr. Benjamin's amendment? If there are any savings in the system, that would have to be passed on equally throughout the system. Is that something that would be difficult or easy to do?

Mr. Kroeger: You see, what Mr. Benjamin is talking about is going to happen anyway, in the sense that to the extent you get efficiency gains and cost reductions in the overall western grain transportation system, CTC is going to pick those up every four years in its costing reviews and reflect those efficiencies system-wide in abatements to the freight rate.

Mr. Mayer: I understand that; but presumably if there were some additional allowances for that on a yearly or an on-going basis, there might be some savings that would take place. If they are very minute, it would be very tough to divide up over the total system. That is what I am asking you, if you are going to divide a very small amount of money over a total system—I guess the question I asked is self-evident in the sense that if they were that small, nobody would bother with them and they would not come about.

• 1720

Mr. Kroeger: Yes, I think that is right.

The Chairman: Mr. Althouse, did you have a question?

Mr. Althouse: Yes, since part of the argument for not going in this direction seems to be that it would stifle experimentation, I just wanted to ask Mr. Kroeger if there has not been a considerable amount of experimentation under the old rate system? It seems to me there have been experiments, but now pretty well application of only one or two grades picked up per branch line at a trip, so that they do not mix them up. There have been experiments with weekend loading, some of which worked, most of which did not. It seems to me there is now

[Translation]

contribution; mais franchement, je me demande, si M. Benjamin comprend vraiment ce qu'il fait ici.

Je comprends son souci d'équité, c'est bien, mais il est contre les camionneurs, les petits camionneurs. Certains d'entre eux vont même voter pour lui, et je vais certainement veiller à leur faire connaître sa position là-dessus. Monsieur le président, j'avais posé une question au début, mais maintenant que vous m'avez interrompu, je vais demander à M. Kroeger s'il ne pense pas que l'amendement de M. Benjamin étoufferait la possibilité d'innover et d'expérimenter dans le système.

M. Kroeger: Si le Comité acceptait l'amendement de M. Benjamin, autant supprimer l'article 45, mais je sais que le président jugerait que cela n'est pas conforme au règlement.

Le président: Vous avez entièrement raison. Dernier commentaire M. Benjamin, brièvement s'il vous plaît.

M. Benjamin: Y a-t-il quelqu'un d'autre qui voudrait . . .

M. Mayer: Puis-je poser une question aux hauts fonctionnaires, Monsieur le président?

Le président: Monsieur Mayer.

M. Mayer: Par curiosité, serait-il bien difficile d'appliquer l'amendement de M. Benjamin? Si des économies étaient réalisées dans le système, serait-il difficile ou facile de les étendre également à l'ensemble du réseau?

M. Kroeger: Voyez-vous, ce que M. Benjamin propose va se produire de toute façon en ce sens que, si l'efficacité s'accroît et si les coûts diminuent dans l'ensemble du système de transport du grain de l'ouest, la CCT en tiendra compte dans son examen quadriennal des coûts, et ses réalisations à l'échelle du système se traduiront par des abatements du taux de transport.

M. Mayer: Je comprends cela, mais s'il y avait d'autres allocations supplémentaires sur une base annuelle ou permanente, il y aurait peut-être d'autres économies à réaliser. Si elles sont très faibles, il pourrait être très difficile de les répartir sur l'ensemble du système. C'est ce que je vous demande, si vous devez répartir une très faible somme d'argent sur l'ensemble du système . . . Je suppose que la réponse est évidente en ce sens que si la somme est si faible, personne n'en fera cas.

M. Kroeger: Oui, je pense que vous avez raison.

Le président: Monsieur Althouse, aviez-vous une question?

M. Althouse: Oui, étant donné qu'on refuse cette option entre autres parce qu'elle bloquerait l'expérimentation, je demanderais à M. Kroeger si on n'a pas fait beaucoup d'expériences avec l'ancien système de tarifs? J'ai l'impression qu'il y en a eu beaucoup, mais les taux ne s'appliquent qu'à un ou deux éléments par embranchement sur un trajet, et qu'on ne les mélange pas. On a fait l'expérience du chargement en fin de semaine, cela a fonctionné parfois, mais la plupart du temps non. Je pense qu'il y a maintenant beaucoup de place

[Texte]

plenty of room in the system for experimentation that will create very large savings to the system. Even the methods of increasing turnaround in, say, Vancouver are such that I often wondered if there was any real economic reason any more for the CN adjustment, other than that it appeared to be inequitable for CNR. It seems to me that once CP hits that snarl in Vancouver, they could probably go the extra 120-odd miles to Prince Rupert and back in about the same time. I do not know whether anyone has experimented with that, but it is the kind of thing that is not left in the bill because of the CN adjustment.

I think producers who spoke to this committee were looking for some continuation of guarantees. Indeed, the original minister who introduced this was always attempting to tell us, or the producers, that this would be a new Crow; it would not be killing the Crow. The Crow protection would continue to be there. That protection was distance-related protection. This particular amendment, I submit, continues that distance-related protection. There may have been some minor anomalies in the old rate system, but the railways have apparently agreed to keep those with the apparent agreement on the CN adjustment. I think, from what we heard when the committee was out in the country, those communities are willing to maintain any of those minor anomalies, too, in an effort to keep things between themselves on a more or less equitable basis. That is, I think, what this particular amendment proposes to do; that is, if the railways, over and above the formula that is set out in this bill, decide that they want to reduce their rates some more and apply to CTC, those rates can be reduced and they would be reduced across the system so that there is no placing in jeopardy one community at the expense of the other.

The Chairman: Mr. Benjamin, your final comment.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman . . .

The Chairman: Briefly.

Mr. Benjamin: I need to be shown, if Mr. Kroeger or anyone else can tell me, where producers have benefited up to now from efficiency gains, and there have been a host of them. Mr. Althouse mentioned some of them. There are others. The producers, through their co-operatives, have invested hundreds of millions of dollars in efficiency gains, and nobody questions the fast-loading, the high through-put capacity of the pools, the UGG and the private grain companies. The producers are paying for that. What have they gained from it? It has been probably more efficient for the grain company. It has certainly been more efficient for the railways. But the variable rate thing, which flies in the face of the main intent of the legislation—if variable rates are appropriate in Clauses 45, 46 and 47, then surely the principle is that what is fair for one is fair for all.

[Traduction]

dans le système pour des expériences qui permettront de réaliser de très grosses économies. Même les méthodes visant à accroître le roulement à Vancouver par exemple, sont telles que je me suis souvent demandé s'il y avait encore des justifications économiques réelles pour ce rajustement du CN, outre le fait que cela pouvait sembler inéquitable pour le CNR. J'ai l'impression qu'une fois arrivé à Vancouver, le CP pourrait probablement parcourir les autres 120 milles environ pour se rendre à Prince Rupert et y revenir sans que cela prenne plus de temps. Je ne sais pas si quelqu'un a fait cette expérience; mais c'est le genre de chose qui n'est pas prévu dans la loi à cause du rajustement pour le CN.

Je pense que les producteurs qui se sont adressés au Comité demandaient une continuation des garanties. En fait, le ministre qui a d'abord présenté le bill nous a toujours dit, ou a toujours dit aux producteurs que ce serait un nouveau système du Corbeau, qu'on ne tuerait pas le vieux. La protection du système du Nid-de-Corbeau continuerait d'exister. Cette protection était fonction de la distance. L'amendement que nous avons devant nous continue à assurer cette protection. Il y a peut-être eu quelques petites anomalies dans l'ancien système de tarifs, mais les chemins de fer ont apparemment convenu de laisser les choses telles quelles, en s'entendant sur le rajustement du CN. D'après ce que nous avons entendu lorsque le Comité a voyagé, je pense que les collectivités sont prêtes elles aussi à garder ces petites anomalies et tenter de faire en sorte que tout s'équilibre en fin de compte. Je pense que c'est le but de l'amendement qui vous a été proposé: c'est-à-dire que, si les chemins de fer, en dépit de la formule énoncée dans le présent projet de loi décident qu'ils veulent réduire davantage leurs taux et en faire la demande à la CCT, les taux peuvent être réduits, mais la réduction doit s'appliquer à l'ensemble du système de manière à ne pas privilégier un endroit au détriment d'un autre.

Le président: Monsieur Benjamin, dernier commentaire.

M. Benjamin: Monsieur le président . . .

Le président: Brièvement.

M. Benjamin: J'aimerais que M. Kroeger ou n'importe qui me dise quand les producteurs ont bénéficié jusqu'à présent d'une amélioration de l'efficacité du système, et il y en a eu toute une série. M. Althouse vous en a donné quelques exemples. Il y en a d'autres. Les producteurs, par l'intermédiaire de leurs coopératives, ont investi des centaines de millions de dollars pour améliorer l'efficacité du système, et personne ne parle du chargement rapide, de la forte capacité de production des coopératives, de la *United Grain Growers Association* et des compagnies de grains privées. Ce sont les producteurs qui paient. Qu'en ont-ils retiré? C'est probablement plus efficace pour la compagnie de grain. Cela l'a certainement été pour les chemins de fer. Mais ce système des taux variables qui va à l'encontre du principe de base de la loi, si les taux variables sont justes dans les articles 45, 46 et 47, alors le principe de justice doit certainement s'appliquer à tous.

The implementations of the clauses as they are now means that you could be playing off rapeseed producers in one part in

L'application des articles dans leur forme actuelle pourrait mettre en conflit des producteurs de colza dans une partie de la

[Text]

the western division against number 1, number 2, red spring wheat for export in another part. You are going to throw a real fly into the allocation of cars, the block system. If you get a discount rate for half a dozen or whatever number of unit trains on a certain product, quality, and grade from one point, that has to interfere with the movement from other points as far away as 200 miles. It cannot help doing that. Then this jeopardizes the block system, car allocation. It cannot help doing that. It flies in the face of other intents in the legislation. If this is appropriate and the railroads feel that they can provide a discount on a kind of grain or grain product, and a kind of quality for one given area, surely then they must be required to do that where there is the same kind of grain, grade, quality in other areas. Surely, it must not be allowed, and I see no provision where this would prevent this from interfering with the block system, the allocation of cars for other kinds of grain and other qualities, but at least there would be required where there was a discount on a certain grain and quality and kind, or a grain product in one area, it should apply equally to the same grain, the same kind and quality in any other area in the western division. Surely, nothing can be more fair than that.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin.

The question is on the amendment, which I have already put.

Amendment negatived: yeas, 1; nays, 6

The Chairman: We will take a five-minute recess and when we come back we will deal with Mr. Mazankowski's amendment. One-minute speeches from now on.

• 1727

The Chairman: I would now like to call on Mr. Mazankowski to present his amendment.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I am proposing that a new subclause be incorporated into Clause 47 by adding a new subclause (5)(a) and (b) after line 25. It has to do with ancillary charges, Mr. Chairman, and I will put the motion and then perhaps provide an explanation:

(5)(a) Ancillary charges are charges for services performed by a railway company in addition to the line-haul movement of grain.

(b) The Commission may, by order, prescribe the level of ancillary charges, but in no case shall that amount exceed the level that in the opinion of the Commission is necessary to reflect the variable costs of an ancillary service.

Mr. Chairman, I think we all have realized in the course of this debate that there is more to a freight rate and there is

[Translation]

division Ouest contre des producteurs de blé rouge de printemps n° 1 et n° 2 pour ce qui est de l'exportation dans une autre région. Cela va créer des difficultés sur le plan de l'affectation des wagons, du système des blocs. Si vous avez un taux réduit pour une demi-douzaine ou je ne sais combien de trains d'unités pour un produit, une qualité ou une catégorie quelconque à partir d'un point d'origine, cela va nuire au mouvement des produits en provenance d'endroits à quelque 200 milles de distance. On ne peut faire autrement. Ensuite cela porte atteinte au système d'affectation des wagons, au système d'affectation en blocs. On ne peut faire autrement. Cela va à l'encontre d'autres principes de la loi. Si les chemins de fer croient bon d'offrir une réduction pour une sorte de grain, ou produit de grain, pour une certaine qualité dans une région donnée, il faudrait sûrement appliquer cette réduction dans les autres régions où l'on retrouve la même sorte de grain, la même catégorie et la même qualité de produit. Il ne faudrait absolument pas que cela nuise au système d'affectation des blocs de wagons, à l'affectation des wagons pour le transport d'autres sortes de grain et de produits de différentes qualités, mais je ne vois aucune disposition qui empêcherait cela; mais on serait du moins obligé d'offrir la même réduction dans toutes les régions de la division Ouest si une telle réduction est accordée quelque part pour une sorte de grain ou une certaine qualité de grain ou de produit du grain. C'est la seule façon d'être juste.

Le président: Merci monsieur Benjamin.

L'amendement que j'ai déjà lu est mis aux voix.

L'amendement est rejeté: 1 pour, six contre.

Le président: Nous allons faire une pause de cinq minutes et en revenant, nous discuterons de l'amendement de M. Mazankowski. À partir de maintenant, les déclarations ne dureront qu'une minute.

Le président: J'invite M. Mazankowski à déposer son amendement.

M. Mazankowski: Je propose, monsieur le président, que l'article 47 soit modifié par l'addition d'un nouvel alinéa (5)a) et b) après la ligne 21. La motion porte sur les frais auxiliaires; je vais la lire et, ensuite, je vous l'expliquerai:

(5)a) Les frais auxiliaires sont ceux qui s'appliquent aux services assurés par une compagnie de chemins de fer en plus des mouvements du grain sur les voies principales.

b) La commission peut fixer par ordonnance le montant des frais auxiliaires, mais ce montant ne doit en aucun cas dépasser celui que la commission juge nécessaire pour refléter les coûts variables des services auxiliaires.

Au cours de nos audiences, monsieur le président, nous avons tous constaté qu'il n'y a pas que le tarif officiel qui

• 1735

[Texte]

more to charges for the movement of goods than simply the published freight rate. What we are asking the committee to consider here is that these ancillary charges, such as stop-off charges and out-of-line haul charges, things that are not directly related to movement, but other charges incidental to the movement of traffic, be regulated and be incorporated into the monitoring and regulating devices of the CTC.

• 1740

We think they should be based upon the same kind of components that the railways' variable costs are calculated on. These costs occur essentially in the area of the movement of processed products. I think it is fair to say, in connection with one of the principles of this bill that has been established at the beginning, that one of the objectives was to encourage the further processing and the development of further value-added production.

What happens is that processors on the Prairies are involved in moving grain into their facilities and then moving it out in the form of products. It is the stop-off for processing in transit that really triggers the ancillary services, which is of prime concern. Processing in transit is the arrangement of stopping a shipment of canola, for example, en route, to enable crushing to be performed and of reshipping the oil and meal to the final destination at the through statutory rate applicable from the original shipping point to the destination.

Of course, the object is to enable the crusher or the processor to have shipments move at the through rate, plus a charge for the stopping off in order for the canola to be processed, rather than being forced to pay the total domestic in-bound rate and the statutory out-bound rate. At times, out-of-line hauls are required as well, and this occurs when a processing plant is not in the direct line of a haul from origin to Thunder Bay or Vancouver. In this case, the processor must pay for the movement required out of the direct line of haul; and when a processing facility is located in the middle of the growing area, it will likely be impossible to avoid out-of-line hauls for some in-bound movements of canola. Thus, we have ancillary charges again, and we believe they should be calculated in a manner consistent with the calculation of the statutory line haul rates.

Under current legislation, under the current mechanism and under this bill, ancillary charges are set by the railways at whatever levels they choose. Since 1967, these ancillary charges have increased far more than any other rates; namely by some 1,300%.

We heard from the Prairie Malt Canada people, who pointed out that they have been told they could seek redress through Section 23 of the National Transportation Act. Apparently, that has not proved to be satisfactory and so we have the malting people and the canola crushing people both urging this committee to put into legislative form some provision that would provide some monitoring and regulation

[Traduction]

détermine les taux et les frais qui s'appliquent au transport des marchandises. Nous demandons donc au Comité de faire en sorte que les frais auxiliaires tels les frais occasionnés par l'interruption du trajet et les frais de transport en ligne, qui ne sont pas directement liés au mouvement du grain mais qui en découlent, soient réglementés et qu'ils soient intégrés aux mécanismes de contrôle et de réglementation administrés par la CCT.

Nous croyons que les coûts auxiliaires devraient être fixés d'après les mêmes critères que les coûts variables supportés par les chemins de fer. Dans la plupart des cas, il s'agit de frais occasionnés par le transport de produits transformés. Et je crois que l'on peut dire que le projet de loi vise, en principe et entre autres, à favoriser et à développer la transformation.

En fait, les exploitants d'usines de transformation dans les Prairies reçoivent du grain, le transforment, et l'expédient sous forme de produit fini. C'est parce que le trajet est interrompu pour que le produit puisse être transformé qu'on a besoin de ces services auxiliaires et c'est cela qui nous préoccupe. On peut prendre, par exemple, un chargement de canola, interrompre le trajet, faire le broyage et réexpédier l'huile et la farine à la destination finale, au taux statutaire qui s'appliquerait si l'on avait expédié le produit directement du point de départ à la destination.

Le but, évidemment, est de permettre à celui qui fait le broyage ou la transformation de transporter le chargement au taux qui s'applique aux marchandises en transit, plus les frais occasionnés par l'interruption du trajet pour la transformation du canola, au lieu de payer le taux qui s'applique aux grains destinés à la consommation intérieure et le taux qui s'applique aux grains destinés à l'exportation. En plus de cela, il faut parfois, lorsque l'usine de transformation ne se trouve pas sur la ligne principale qui va du point d'origine ou jusqu'à Thunder Bay ou à Vancouver, emprunter une autre ligne. Celui qui fait la transformation doit donc payer les frais de transport supplémentaires ainsi occasionnés; et, lorsque l'usine de transformation se situe au milieu d'une zone agricole, il serait à peu près impossible, dans le cas de certains chargements de canola, d'éviter ce genre de détour. Voilà un autre exemple de frais auxiliaires et nous croyons que ceci devrait être calculé de la même manière que les taux statutaires.

En vertu de la loi existante et du projet de loi, des frais auxiliaires sont fixés par les chemins de fer au niveau que ceux-ci jugent bon. Depuis 1967, les frais auxiliaires ont augmenté plus que tous les autres taux, notamment de quelque 1,300 p. 100.

Les représentants de la *Prairie Malt Canada* nous ont dit, dans leurs témoignages, qu'on leur avait dit qu'ils pourraient demander des réparations en vertu de l'article 23 de la loi nationale sur les transports. Il semble que cette solution ne se soit pas avérée satisfaisante; les producteurs de malt et ceux qui font le broyage du canola nous ont donc encouragés tous les deux à prévoir, dans le projet de loi, un mécanisme qui

[Text]

of such ancillary charges, consistent with the spirit of this proposed act, which really establishes a freight rate based upon variable costs plus a contribution to constant costs.

• 1745

They are not asking that these rates be subsidized; they simply say that they are fully prepared to pay what the costs are, plus a reasonable return, or a reasonable profit margin; but because there is no monitoring device or no competitive forces in play, the railways can basically charge what the traffic will bear. So we hope that we can incorporate something along these lines which would put some limitation, or at least provide some check and balance for the calculation of ancillary charges, stop-off charges, out-of-line hauls and things of that nature which could provide a freight-rate and service-rate level consistent with the spirit of this bill.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski.

Mr. Flis.

Mr. Flis: Thank you, Mr. Chairman.

It is a good amendment technically, because I think it explains what ancillary charges are and what the commission may by order do; but I have my worries as to how easy or how difficult it would be to implement this for the CTC. I am wondering if Mr. Hackston could give us an explanation or an opinion on that.

The Chairman: Mr. Hackston.

Mr. D. C. Hackston (Executive Director, Traffic and Tariffs Studies, Canadian Transportation Commission): Mr. Chairman, while I do not purport to be an expert on costing—Dr. Heads fills that role in the commission, and I do not believe he is here at the moment—I think, based on the experience we have had in matters such as this, what we have right now in a tariff in effect is . . . If you pick an example, the transit on export rates to New Westminster, Vancouver and Prince Rupert, where something goes in transit, if it is in and out within six months, the charge would be 40¢ per 100 pounds; if it is 12 months, it would be 40¢ per 100 pounds; and if it is 18 months, it would be 51¢ per 100 pounds. That applies regardless of the point where the transit would occur, unless there is, in addition, an out-of-line haul, which is another charge again.

If we go to cost-based rate-making on this, we will not have that uniformity. We will have different charges, I would suggest, at different points, and that will perhaps change the balance among the various participants—the millers, the crushers, the maltsters.

I might add on the subject of ancillary charges, and there have been various discussions going back to, I guess, June, with various members of the committee on ancillary charges, accessorial charges, the Railway Act in Section 274.(5) talks about special arrangements. I believe that covers the items

[Translation]

permettre de contrôler et de réglementer les frais auxiliaires. Une telle disposition serait conforme à l'esprit de la loi, qui vise à établir un tarif basé sur les coûts variables plus une contribution aux coûts constants.

Ils ne demandent pas que ces frais soient subventionnés; ils sont prêts à couvrir les coûts et à assurer un rendement raisonnable, une marge de profit raisonnable. Mais, comme il n'y a aucun mécanisme de contrôle, ni de concurrence, les chemins de fer peuvent demander ce que les transporteurs acceptent de payer. Nous espérons donc pouvoir introduire une disposition qui impose certaines limites ou qui, tout au moins, permet de contrôler la fixation de frais auxiliaires, de frais occasionnés par l'interruption du trajet, des frais de transport hors-ligne et d'autres frais de ce genre. Une telle disposition permettrait d'établir un tarif pour les frais de transport et de service qui soit conforme à l'esprit du projet de loi.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski.

Monsieur Flis.

M. Flis: Merci, monsieur le président.

Sur le plan juridique, l'amendement est bon, car il explique en quoi consiste les frais auxiliaires et ce que la Commission peut faire par ordonnance. Mais je ne sais pas si la société pourrait facilement la mettre en vigueur. M. Hackston pourrait peut-être nous éclairer et nous donner son opinion.

Le président: Monsieur Hackston.

M. D.C. Hackston (directeur exécutif, Etudes d'exploitation et des tarifs, Commission canadienne des transports): Je ne prétends pas, monsieur le président, être spécialiste de l'établissement des coûts c'est M. Heads qui est notre grand spécialiste et je ne crois pas qu'il soit ici en ce moment—je crois, d'après l'expérience que nous avons eue dans le domaine, que le tarif que nous avons en ce moment . . . Prenons, par exemple, le taux qui s'applique aux marchandises en transit destinées à l'exportation qu'on expédie à New Westminster, Vancouver ou à Prince Rupert. Si les marchandises sont expédiées dans les six mois, les frais seraient de 40c. les 100 livres, si elles sont expédiées dans les douze mois, ils seraient de 40c. les 100 livres, et si elles sont expédiées dans les 18 mois, les frais seraient de 51c. les 100 livres. Ce taux s'applique indépendamment du point de transit, à moins qu'il n'y ait, en plus, des frais de transport hors-ligne.

Si le tarif était basé sur les coûts, il n'y aurait plus d'uniformité. Les frais varieraient selon l'endroit ce qui pourrait déséquilibrer les rapports entre les divers participants: les meuniers, les broyeurs, et les fabricants de malt.

Depuis le mois de juin, les membres du Comité ont discuté à plusieurs reprises des frais auxiliaires. Et je devrais peut-être ajouter que le paragraphe 274.(5) de la Loi sur les chemins de fer prévoit des arrangements spéciaux. Cet article touche, je crois, tout ce qui est compris dans l'amendement et bien

[Texte]

included in here, but it includes a whole host of other things, too. I am just wondering if the intention is to have all those sorts of things included as well, or if we are talking about out-of-line haul and milling in transit.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I have to confess that I am not a railway expert either. I guess what we are attempting to do is overcome the difficulties that have been alluded to by the two major groups who have raised this issue; namely the malting people and the crushers. My own view is that we are really addressing here the particular ancillary charges that generally relate to their operation, and so I am not sure it would be necessary to go beyond that scope if that would complicate things.

• 1750

Mr. Chairman, the reason I bring this to the attention of the committee is because the original statement of the minister had as one its objectives the goal of providing for more value-added processing and the broadening the agricultural base of western Canada into the processing of those agricultural products. It seems to me that if you are providing on the one hand a statutory freight rate which will apply to the processed products of canola while at the same time you are allowing more or less a free hand in terms of the additional charges that can be invoked, in some respects you defeat the purpose.

When we look at the costs of rail transportation, we see that in addition to simply the transportation from A to B there is a whole host of other costs which can be added to the movement of that product. We will get into that in more detail in Clause 49 where we will talk about costs directly attributable to joint-line movements and costs that in the opinion of the commissioner are incurred by a railway company for the movement of grain in the vicinity of a port for unloading purposes.

We now find that in addition to the cost-plus environment which is being created under this bill we have another situation where there is going to be a freight rate plus additional costs for services provided. I think that when we tally it all up it will be very interesting to know what in fact the final destination-cost is when you consider the potential of all these added costs. Since the Canadian Transport Commission is going to play such a major role in monitoring, in checking, in looking at costs and providing those various cost bases, surely we could allow them to do the same thing with regard to ancillary charges.

I think it only makes common sense. I have always believed in doing things in a common sense, practical way and if the CTC is going to be that monitoring and regulatory body in terms of the administration of this bill, do not let them do half the job. Let them do the whole job.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski. Mr. Loiselle.

Mr. Loiselle: May I put a question to Mr. Mazankowski?

The Chairman: Just before you do, I want to point out to the committee that our normal adjournment time is 6.00 p.m.

[Traduction]

d'autres choses aussi. Je me demande si vous voulez inclure toutes ces choses ou s'il ne s'agit que de transport hors-ligne et de la transformation du grain en transit.

M. Mazankowski: Je dois avouer, monsieur le président, que je ne suis pas, moi non plus, spécialiste des chemins de fer. Nous tentons, en fait, de surmonter les difficultés identifiées par les deux groupes importants qui ont soulevé la question. C'est-à-dire, les producteurs de malt et les broyeurs. Il s'agit, à mon avis, de frais auxiliaires très précis encourus par ces deux groupes; s'il était trop compliqué d'étendre la disposition à d'autres groupes, ce ne serait peut-être pas nécessaire.

Si j'en parle, monsieur le président, c'est que le ministre a dit, dans sa déclaration initiale, que l'un des objectifs était de favoriser la transformation de produits agricoles dans l'Ouest du Canada. Il me semble que si le tarif qui s'applique au transport de produits finis à base de canola était établi dans la loi mais qu'on peut faire ce qu'on veut en ce qui concerne l'imposition de frais auxiliaires, on n'atteindrait pas cet objectif.

Si nous examinons les frais de transport ferroviaire, nous constatons que, en plus des frais de transport du point A au point B, il y a toute une série de frais additionnels qu'il faut payer pour transporter le produit. On entrerait dans les détails lorsqu'on étudierait l'article 49, qui vise les taux applicables aux mouvements sur lignes conjointes et les coûts qui, selon le commissaire, ont été engagés par une compagnie de chemins de fer pour les mouvements du grain à effectuer à proximité d'un port pour déchargement.

Non seulement le projet de loi crée-t-il un système basé sur les prix de revient majorés du pourcentage contractuel, mais il permet d'imposer, en plus des frais de transport, des frais additionnels pour des services qui peuvent être rendus. Il serait sans doute intéressant de faire le total de ces frais additionnels et de calculer ce qu'il en coûte réellement pour transporter le produit du point d'origine à la destination finale. Étant donné que la Commission canadienne des transports jouera un rôle important en ce qui concerne le contrôle, la vérification, et l'examen des coûts et l'établissement des coûts de base, il faudrait certainement leur permettre de faire pareil en ce qui concerne les frais auxiliaires.

C'est donc une mesure conforme au bon sens. J'ai toujours cru qu'il fallait agir en faisant preuve de bon sens et d'esprit pratique. Et si l'application du projet de loi doit être confiée à la CCT, qu'elle ne fasse pas la moitié du travail. Qu'on lui donne les moyens de faire tous les travaux.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski. Monsieur Loiselle.

M. Loiselle: Puis-je poser une question à M. Mazankowski?

Le président: Mais avant que vous ne la posiez, je vous rappelle que normalement, le Comité suspend ses travaux à 18

[Text]

However, I would like to dispose of this amendment and the clause before that time if I could. However, I do not want to be unduly alarmist.

Go ahead, Mr. Loiselle.

Mr. Loiselle: I am not sure if I understood. Did you say that the increase was by 1,300%

Mr. Mazankowski: Yes.

Mr. Loiselle: Since when?

Mr. Mazankowski: Since 1967.

Mr. Loiselle: And why? How do you explain it?

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, the drop-off charge in 1967 was 3¢ per cwt, and it is now 42¢ per cwt. That is a 1,300% increase.

Mr. Loiselle: Thank you.

Mr. Kroeger: Mr. Chairman, just a couple of succinct observations on what has been happening to these rates. I would simply quote from page 23 of the report of the rates task force, under the heading of accessorial charges, two sentences . . .

Mr. Mazankowski: What is the difference between accessorial and ancillary?

Mr. Kroeger: I do not think there is one.

Mr. Mazankowski: I prefer the word "ancillary".

Mr. Kroeger: We are talking about the same body of charges under the Railway Act.

Mr. Mazankowski: That is what the experts use.

Mr. Kroeger: I am quoting here:

These were examined by the task force and found to be comparable to similar charges for other commodities. The conclusion was that the railways have not raised these charges unreasonably to compensate for losses under the statutory rate structure.

Mr. Mazankowski: Was that "to compensate for losses under the statutory freight structure"?

Mr. Kroeger: They "have not raised these charges unreasonably".

Mr. Mazankowski: Oh, they "have not". All right. Were there some people who thought they should have?

Mr. Hackston: Mr. Chairman, I was party to some of these discussions at the rates task force and there was a feeling among some shippers that this had happened, that these charges had been raised out of line with other charges to compensate for what the railways were losing.

• 1755

A subcommittee was struck, composed largely, I might add, of shipper representatives and they looked at the ancillary accessorial or special arrangements, whichever you prefer,

[Translation]

heures. Je voudrais donc que l'amendement et l'article soient adoptés avant 18 heures. Mais je ne veux pas vous effrayer.

Allez-y, monsieur Loiselle.

M. Loiselle: Je ne sais pas si j'ai bien compris. Avez-vous dit que l'augmentation était de 1,300 p. 100?

M. Mazankowski: Oui.

M. Loiselle: Depuis quand?

M. Mazankowski: Depuis 1967.

M. Loiselle: Pourquoi? Pouvez-vous l'expliquer?

M. Mazankowski: En 1967, monsieur le président, les frais occasionnés par l'interruption du trajet étaient de 3c. les 100 livres. Aujourd'hui, ils sont de 42c. les 100 livres, ce qui représente une augmentation de 1,300 p. 100.

M. Loiselle: Merci.

M. Kroeger: Je voudrais, monsieur le président, faire quelques brèves observations concernant l'évolution de ces taux. Je voudrais, à cette fin, vous citer deux phrases qui figurent à la page 23 du rapport du comité de travail qui a étudié les tarifs, sous la rubrique «frais accessoires»:

M. Mazankowski: Quelle est la différence entre des frais accessoires et des frais auxiliaires?

M. Kroeger: Je ne crois pas qu'il y en ait.

M. Mazankowski: Je préfère le terme «auxiliaires».

M. Kroeger: Pour les fins de la Loi sur les chemins de fer, c'est la même chose.

M. Mazankowski: C'est le terme employé par les spécialistes.

M. Kroeger: Je cite:

Le groupe de travail a étudié ces frais et jugé que ceux-ci sont comparables à des frais semblables qui s'appliquent au transport d'autres denrées. Le groupe de travail avait donc conclu que les chemins de fer ne les avaient pas augmentés indûment pour compenser des pertes découlant du tarif statutaire.

M. Mazankowski: Vous avez dit: «pour compenser des pertes découlant du tarif statutaire»?

M. Kroeger: Il n'y a pas eu d'augmentation indue.

M. Mazankowski: Il n'y en a pas eu. Très bien. Y en avait-il qui pensaient qu'il aurait dû y en avoir?

M. Hackston: J'ai participé, monsieur le président, à des discussions du groupe de travail sur les taux et certains expéditeurs avaient l'impression que les frais auxiliaires avaient augmenté plus que les autres frais, pour compenser les pertes subies par les chemins de fer.

On a constitué un comité, composé largement de représentants des expéditeurs, qui a examiné les arrangements accessoires, auxiliaires ou spéciaux, comme vous voulez, et des

[Texte]

charges in relation to other commodities also going through, say, processing in transit. That is basically the conclusion, that they had all moved up in line in relationship one with the other and it was in effect a continuing relationship.

The Chairman: Mr. Kroeger:

Mr. Kroeger: Just two other quick comments, Mr. Chairman. I assume members of the committee are clear that what is involved here is an extension of a system of rate regulation. Overall railway freight rates, of course, have been deregulated since 1967, and the system has worked rather well. We have a heavily regulated system being proposed in C-155 for grain in the ways that the committee has become familiar, but this would be a further extension of a regulatory system, which is an implication, I assume members of the committee would want to consider.

The last observation is the obvious one, I suppose; that if this were done there would be a certain loss of revenues by the railways or alternatively the costs of these kinds of arrangements would have to be incorporated into the average freight rate structure and spread right across the system.

The Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: In response to that, I simply quote out of the submission of *Prairie Malt Ltd.*, who say that it has been suggested by the railways. I am quoting from page 113A:91 of committee proceedings Issue No.113:

It has been suggested by the railways that ancillary charges for grain and grain by-products are not out of line with charges for other commodities. This is not a valid justification for excluding them from statutory protection. Rates on other commodities have not been the model for Crow rate reform. They do not form the basis of calculating the level of line haul rates, and they should not form the basis for calculating the level of ancillary charges for western grain and grain products. Bill C-155 was intended to enhance processing of agricultural commodities in western Canada. It would be inconsistent with that intent to fail to include ancillary charges under the statutory rate scheme.

They go on to say:

It has been suggested... that the question of ancillary charges can be raised through an application to the Canadian Transport Commission under Section 23... Such a suggestion is unresponsive to our requirements.

So it is very obvious that these people feel they are aggrieved.

Bill C-155 is intended to address the question of transportation of grain and grain products in Western Canada in the public interest. We assume that it is Parliament's purpose to include in that legislation whatever provisions it considers desirable and necessary. We submit that it is in the public interest for Bill C-155 to be a truly comprehensive piece of legislation covering all aspects of the movement of and charges for grain and grain products in Western Canada.

[Traduction]

frais qui s'appliquaient à d'autres denrées dont on faisait la transformation en transit. Le comité a conclu que ces frais avaient tous augmenté dans la même mesure et que les rapports entre eux étaient restés les mêmes.

Le président: Monsieur Kroeger.

M. Kroeger: J'aurais deux brèves observations à faire, monsieur le président. Je suppose que les membres du Comité savent qu'il s'agit ici d'étendre la réglementation des taux. Depuis 1967, les taux de transport ferroviaire ne sont plus réglementés et le système a fonctionné plutôt bien. Si le projet de loi C-155 est adopté, le transport du grain sera hautement réglementé selon des modalités que les membres du Comité connaissent bien, mais étant donné qu'il s'agit d'étendre implicitement la réglementation, et je suppose que les membres du comité voudront examiner ce phénomène.

Ce que je vais dire maintenant est plutôt évident. Si l'on faisait ce qui est proposé, soit les recettes des chemins de fer diminueraient, soit les coûts qui découleraient de ces arrangements devraient être intégrés au tarif général régissant le transport de marchandises et répartis entre les participants.

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Pour répondre à cette observation, je cite le mémoire déposé par la *Prairie Malt Limited*, dont les représentants prétendent que cette mesure a déjà été proposée par les chemins de fer. Et je cite à la page 113A:91 du compte rendu des travaux du comité, fascicule numéro 113:

Les chemins de fer prétendent que les frais auxiliaires qui s'appliquent au transport du grain et des sous-produits du grain sont comparables aux frais qui s'appliquent au transport d'autres denrées. Cela ne justifie pas le fait de les exclure du projet de loi. En faisant la réforme du taux du Pas du Nid-de-Corbeau, on n'a pas pris comme modèle les taux qui s'appliquent à d'autres denrées. On ne s'en est pas servi pour calculer les taux et on ne devrait pas s'en servir pour calculer les frais auxiliaires qui s'appliquent au transport du grain et des sous-produits du grain provenant de l'ouest. Le Bill C-155 vise à favoriser la transformation de produits agricoles dans l'ouest du Canada. En négligeant d'inclure les frais auxiliaires dans le tarif statutaire, on va à l'encontre de l'objectif même de la loi.

Et il continue:

Certains prétendent que la question des frais auxiliaires peut faire l'objet d'une demande soumise à la Commission canadienne du transport en vertu de l'article 23... Mais cela ne répond pas à nos besoins.

Il est évident que les personnes en question se sentent lésées.

Le projet de loi C-155 traite de la question du transport du grain et de produits fabriqués à partir du grain dans l'ouest du Canada, pour le bien du public. Nous supposons que le Parlement a l'intention d'inclure, dans le projet de loi, toutes dispositions qu'il juge souhaitables et nécessaires. Nous prétendons qu'il serait dans l'intérêt du public que le projet de loi C-155 soit une loi globale touchant tous les aspects du transport du grain et des produits fabriqués à partir de grains dans l'ouest du Canada et des frais y afférant.

[Text]

We do not ask that ancillary charges be subsidized. It is our request that those charges be calculated on the same basis as line haul charges, i.e., that the railways' variable costs plus fixed contribution.

They are even prepared to pay some contribution to constant costs:

The railways' revenue and earnings from grain and grain products will continue to be fully protected and we will have the confidence of knowing that all charges that we incur for the movement of our grain and products are protected by statute.

I think that outlines it fairly well.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Before I make another point, I would like to ask a question of our colleague from the CTC. This is to refresh my memory. A few years ago I had an experience with the billing of milling wheat, malt and barley. Let us take an example of a carload of milling wheat, Melville to a flour mill at Calgary, and then the flour going from Calgary to Vancouver for export. Does the Crow rate apply right through from Melville to Vancouver, or does it apply Melville to Calgary, and then apply again Calgary to Vancouver?

• 1800

Mr. Hackston: Yes, it is right through, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Right through, all right.

Mr. Chairman, I am pleased that Mr. Mazankowski provided us with some up-to-date figures. Let us take a 3,000-bushel load in a hopper car of wheat that is of milling quality into flour. What ancillary charges or in-transit charges are costs added into what is all one movement, but the one movement is interrupted en route? It is milling wheat from point A to point B, and it is flour from point B to point C; or it could be barley from A to B and malt from B to C—whatever. So it is an interrupted single movement of a grain or a grain product that qualifies under the statutory rate.

Well, if you take a 3,000-bushel hopper car of milling wheat or malting barley, the Crow rate, Melville to Vancouver, is \$432; but the stop-off charge in Calgary, all that is done is the car is spotted, the wheat is taken out, and a month or two later the flour is put in another car. That is all that happens. The stop-off charge is \$796. Do you wonder why our flour mills shut down on the Prairies? No bloody wonder!

An hon. Member: What flour mills?

Mr. Benjamin: What flour mills! We have a couple, actually.

[Translation]

Nous ne demandons pas que les frais auxiliaires soient subventionnés. Nous demandons qu'ils soient calculés de la même manière que les frais de transport en général, c'est-à-dire, à partir des coûts variables assumés par les chemins de fer plus une contribution fixe.

Ils seraient même prêts à assumer une partie des coûts constants:

Les recettes des chemins de fer provenant du grain et des produits fabriqués à partir de grains seront toujours pleinement protégées et nous aurons la certitude que les frais que nous encourons pour transporter notre grain et nos produits seront précisés dans la loi.

Je crois que cela résume bien la situation.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Avant de commencer mon intervention, j'aurais une question à poser à notre collègue de la CCT. Il s'agit de me rafraîchir la mémoire. Il y a quelques années, j'ai eu l'occasion de m'occuper de la facturation pour le blé de meunerie, le malt et l'orge. Prenons l'exemple d'un wagon chargé de blé de meunerie qu'on transporte de Melville à une minoterie à Calgary et dont on fait de la farine qu'on transporte de Calgary à Vancouver pour l'exportation. Le taux du Pas du Nid-de-Corbeau s'applique-t-il à tout le trajet, de Melville à Vancouver, ou s'applique-t-il de Melville à Calgary et encore une fois de Calgary à Vancouver?

M. Hackston: Il s'applique à tout le trajet, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: D'accord, à tout le trajet.

Je suis ravi, monsieur le président, que M. Mazankowski nous ait donné des chiffres tout récents. Prenons un wagon-trémie de 3,000 boisseaux de blé qui seront transformés en farine. Quels seraient les frais auxiliaires qui seraient ajoutés aux frais de transport si le trajet est interrompu? Est-ce qu'on prend le taux qui s'applique au transport du blé de meunerie du point A au point B et, ensuite, les taux qui s'appliquent au transport de farine du point B au point C, ou qui s'appliquent au transport d'orge entre le point A et le point B et du malt entre le point B et le point C... peu importe. Il s'agit du transport interrompu du grain ou d'un produit céréalier régi par le tarif statutaire.

Et bien, pour un wagon-trémie chargé de 3,000 boisseaux de blé de minoterie ou d'orge destiné au maltage, le taux du Pas du Nid-de-Corbeau, de Melville à Vancouver, est de \$432; mais, lorsqu'on s'arrête à Calgary, on ne fait qu'identifier le wagon, décharger le blé et, un mois ou deux plus tard, la farine est chargée dans un autre wagon. Rien de plus. Et les frais occasionnés par l'interruption du trajet s'élèvent à \$796. Et vous vous demandez pourquoi les minoteries dans les Prairies ferment leurs portes? Ce n'est pas étonnant!

Une voix: Quelles minoteries?

M. Benjamin: Quelles minoteries! En fait, on en a quelques-unes.

[Texte]

The Chairman: All right, let Mr. Benjamin finish; do not act as a straight man.

Mr. Benjamin: I am putting this, and Mr. Kroeger may want to comment. I appreciate that Mr. Mazankowski's amendment is probably located in a better part of the bill than where mine was earlier; but surely there has to be some kind of regulation by the commission, as put forward in Mr. Mazankowski's amendment. This may then also be the precedent for regulation on ancillary charges on other products.

Mr. Hargrave and I have just been comparing notes. If you ship livestock, there is so much charge for a stock car partition, for each one. You can put in anywhere from one to four partitions. There is so much for sanding of the stock car. If you want to put bedding in, you have to put in your own . . . haul in an extra truck of straw, or whatever. So much for cleaning; so much extra if it is a single-deck stock car, so much extra if it is a double-deck stock car, to the point where the ancillary charges amount to as much or more than . . . which in the case of livestock is the full commercial rate.

Mr. Chairman, the railroads have been just bleeding shippers, particularly in the case of grain.

The Chairman: I thought that was the point you were going to get to, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: I am pointing out these figures so that everybody in the committee will realize that Mr. Mazankowski is perfectly correct, and I think I was in my earlier amendment. He is perfectly correct, something has to be done about examining and regulating these ancillary charges, because no matter whether this bill is in place, or whether the present regime stays in place, something has to be done about the ancillary charges, the regulating of them, because they can do anything they damn well please with them.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin.

The question is on the amendment by Mr. Mazankowski, that Bill C-155 be amended in Clause 47 by adding a new subclause (5)(a) and (b) after line 25:

(5)(a) Ancillary charges are charges for services performed by a railway company in addition to the line-haul movement of grain.

(b) The Commission may, by order, prescribe the level of ancillary charges, but in no case shall that amount exceed the level that in the opinion of the Commission is necessary to reflect the variable cost of an ancillary service.

All those in favour of Mr. Mazankowski's amendment?

• 1805

Mr. Benjamin: I think Mr. Mazankowski's amendment is even too generous as to variable cost.

The Chairman: Well, you have your opportunity right now.

[Traduction]

Le président: Laissez M. Benjamin terminer. Ne jouez pas les compères.

M. Benjamin: Je vais faire une contestation et M. Kroeger voudra peut-être y répondre. Je reconnais que l'amendement de M. Mazankowski est mieux placé que le mien ne l'était; mais il faut sûrement que ces tarifs soient réglementés par la commission, comme M. Mazankowski l'a proposé dans son amendement. On établirait peut-être un précédent qui permettrait de réglementer les frais auxiliaires qui s'appliquent au transport d'autres produits.

M. Hargrave et moi venons d'échanger nos impressions. Si vous transportez du bétail, il faut louer un compartiment pour chaque animal. On peut prendre jusqu'à quatre compartiments. Il faut ensuite payer pour qu'on mette du sable. Et si on veut une litière, il faut la faire soi-même . . . faire venir un chargement de paille, ou autre chose du genre. Ensuite, il faut payer pour le nettoyage et on paie un supplément s'il s'agit d'un wagon simple ou d'un wagon à deux étages. Finalement, les frais auxiliaires sont égaux ou supérieurs à . . . et, dans le cas du bétail, on paie le plein tarif commercial.

Monsieur le président, les chemins de fer ne font que saigner les expéditeurs, surtout lorsqu'il s'agit du transport du grain.

Le président: J'étais convaincu, monsieur Benjamin, que c'était là où vous vouliez en venir.

M. Benjamin: Je vous ai cité ces chiffres pour que tous les membres du Comité sachent que M. Mazankowski a parfaitement raison, tout comme j'ai eu raison lorsque j'ai déposé mon amendement tout à l'heure. Il a parfaitement raison de dire qu'il faut trouver un moyen d'examiner et de réglementer les frais auxiliaires parce que, qu'on adopte le projet de loi ou qu'on décide de conserver le régime existant, il faut prendre des mesures en vue de réglementer les frais auxiliaires, car, en ce moment, on peut faire exactement ce que l'on veut.

Le président: Merci, monsieur Benjamin.

Je mets en délibération l'amendement proposé par M. Mazankowski: que l'article 47 du projet de loi C-155 soit modifié par l'addition d'un nouvel alinéa 5(a) et b) après la ligne 21 de la page 24:

(5)a) Les frais auxiliaires sont ceux qui s'appliquent aux services assurés par une compagnie de chemins de fer en plus des mouvements de grain sur les voies principales.

b) La commission peut fixer par ordonnance le montant des frais auxiliaires, mais ce montant ne doit en aucun cas dépasser celui que la commission juge nécessaire pour refléter les coûts variables des services auxiliaires.

Ceux qui sont en faveur de l'amendement de M. Mazankowski?

M. Benjamin: Je crois même que l'amendement de M. Mazankowski est trop généreux en ce qui concerne les coûts variables.

Le président: C'est le moment d'agir là-dessus.

[Text]

Mr. Mazankowski: I am a very reasonable, practical person.

Amendment negatived: nays, 5; yeas, 4.

The Chairman: Do you want a vote Mr. Benjamin?

Mr. Benjamin: This is the crunchy part of the bill; not tasty but crunchy.

Clause 47 agreed to: yeas, 5; nays, 4.

The Chairman: The committee is now adjourned until 7.30 p.m.

[Translation]

M. Mazankowski: Je suis une personne très pratique et raisonnable.

L'amendement est rejeté: 5 contre, 4 pour.

Le président: Voulez-vous voter, monsieur Benjamin?

M. Benjamin: C'est la partie croustillante du bill; ce n'est pas forcément bon, mais c'est croustillant.

L'article 47 est adopté: 5 pour, 4 contre.

Le président: La séance est levée jusqu'à 19h30.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

At 9:30 a.m. & 3:30 p.m.:

From the Ministry of State for Economic Development:

Mr. Arthur Kroeger, Secretary.

From the Department of Transport:

Mr. Denis Lefebvre, General Counsel.

From the Canadian Transport Commission:

Mr. D.C. Hackston, Executive Director, Traffic and Tariffs.

A 9h30 & 3h30:

Du département d'État au développement économique:

M. Arthur Kroeger, secrétaire.

Du ministère des Transports:

M. Denis Lefebvre, avocat-conseil général.

De la Commission canadienne des transports:

M. D.C. Hackston, directeur exécutif, Exploitation et tarifs.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 137

Thursday, September 15, 1983

Chairman: Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 137

Le jeudi 15 septembre 1983

Président: Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

Bill C-155, An Act to facilitate the transportation,
shipping and handling of western grain and to amend
certain Acts in consequence thereof

CONCERNANT:

Projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport,
l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et
modifiant certaines lois en conséquence

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the

Thirty-second Parliament, 1980-81-82-83

Première session de la

trrente-deuxième législature, 1980-1981-1982-1983

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Robert Bockstael

MEMBERS/MEMBRES

Les Benjamin
Jean-Guy Dubois
Jesse Flis
Charles Mayer
Don Mazankowski
Bill McKnight
Marcel Ostiguy
John Reid—(10)

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Maurice A. Dionne

Vice-président: Robert Bockstael

ALTERNATES/SUBSTITUTS

Vic Althouse
Eva Côté
Rolland Dion
Gaston Gourde
Len Gustafson
Bert Hargrave
Bernard Loiselle
Doug Neil
Alain Tardif
Claude Tessier—(10)

(Quorum 6)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, SEPTEMBER 15, 1983
(205)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 7:40 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Bockstael, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Flis, Mayer, Mazankowski, McKnight, Ostiguy and Reid (*Kenora—Rainy River*).

Alternates present: Mr. Althouse, Mrs. Côté, Messrs. Gustafson, Hargrave, Loiselle and Neil.

In attendance: Mr. Keith Thompson, Senior Counsel, Canadian Transport Commission and Mr. John Christopher, Research Officer, Library of Parliament.

Witnesses: From the Ministry of State for Economic Development: Mr. Arthur Kroeger, Secretary. *From the Department of Transport:* Mr. Denis Lefebvre, General Counsel. *From the Canadian Transport Commission:* Mr. John Heads, Executive Director, Railway Transport Committee and Mr. D.C. Hackston, Executive Director, Traffic and Tariffs.

The Committee resumed consideration of Bill C-155, An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof.

On Clause 48

Mr. Benjamin moved,—That Clause 48 be amended by deleting lines 29 to 31, on page 24, and substituting the following therefor and renumbering the subsequent subclause as subclause (3):

“and shall, in respect of any crop year, include in its tariff a rate in respect of any joint line movement if such rate is requested by the Canadian Transport Commission or Canadian Wheat Board.

(2) A rate in respect of a joint line movement shall not exceed the rate that would apply if the movement was a single line movement.”

After debate thereon, the question being put on the said proposed amendment, it was, by a show of hands, negatived: Yeas: 4; Nays: 5.

Mr. Benjamin moved,—That Clause 48 be amended by adding the following immediately after line 35, on page 24, thereto:

“(4) Notwithstanding subsection (1), the Commission shall prevent back hauls and cross hauls of grain by requiring the railway companies to file rates for joint line movements that would be applicable if the rate was filed as if it were a single line movement.”

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 15 SEPTEMBRE 1983
(205)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports s'est réuni aujourd'hui à 19h40 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) président.

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Bockstael, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Flis, Mayer, Mazankowski, McKnight, Ostiguy et Reid (*Kenora—Rainy River*).

Substituts présents: MM. Althouse, M^{me} Côté, MM. Gustafson, Hargrave, Loiselle et Neil.

Aussi présents: MM. Keith Thompson, avocat-conseil principal, Commission canadienne des transports, et M. John Christopher, attaché de recherche, de la Bibliothèque du Parlement.

Témoins: Du département d'État au développement économique: M. Arthur Kroeger, secrétaire. *Du ministère des Transports:* M. Denis Lefebvre, avocat-conseil général. *De la Commission canadienne des transports:* M. John Heads, directeur exécutif, Comité du transport ferroviaire, M. D.C. Hackston, directeur exécutif, Expédition et tarifs.

Le Comité reprend l'étude du projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence.

Quant à l'article 48

M. Benjamin propose,—Que l'article 48 soit modifié par substitution aux lignes 25 à 28, à la page 24, de ce qui suit et par renumérotation du paragraphe subséquent en paragraphe (3):

«du grain sur ligne conjointe et doit, pour une campagne agricole, inclure dans son tarif un taux pour les mouvements du grain sur ligne conjointe, si la Commission canadienne des transports ou la Commission canadienne du blé le demande.

(2) Le taux pour les mouvements du grain sur ligne conjointe ne peut excéder le taux qui s'appliquerait s'il s'agissait d'une ligne simple.»

Après débat, ledit amendement proposé, mis aux voix, est rejeté à main levée par 5 voix contre 4.

M. Benjamin propose,—Que l'article 48 soit modifié par insertion, après la ligne 33, à la page 24, de ce qui suit:

«(4) Par dérogation au paragraphe (1), la Commission doit empêcher le transport de retour et de recouplement du grain, en exigeant que les compagnies de chemin de fer fassent enregistrer les taux pour les mouvements sur ligne conjointe qui seraient applicables aux mouvements sur ligne simple.»

After debate thereon, the question being put on the said proposed amendment, it was negatived on the following division:

YEAS

Messrs.

Benjamin
MayerMazankowski
McKnight—4

NAYS

Messrs.

Côté (Mrs.)
Flis
LoiselleOstiguy
Reid (*Kenora—Rainy
River*)—5

After further debate, the question being put on Clause 48, it was carried on the following division:

YEAS

Messrs.

Côté (Mrs.)
Flis
LoiselleOstiguy
Reid (*Kenora—Rainy
River*)—5

NAYS

Messrs.

Benjamin
MayerMazankowski
McKnight—4

On Clause 49

Mr. Mayer moved,—That Clause 49 be amended by deleting lines 36 to 47, on page 24, and substituting the following therefor:

“(1) The Commission may, by order, prescribe the amount by which a rate applicable to a joint line movement may exceed the level provided in Schedule II, but in no case shall that amount exceed the level that, in the opinion of the Commission, is necessary to reflect the additional variable costs of that joint line movement.”

After debate thereon, by unanimous consent, Mr. Mayer withdrew his amendment.

Mr. Mayer moved,—That Clause 49 be amended by deleting the words “by section 43”, in line 39, on page 24, and substituting therefor the words “in Schedule II” and adding the word “variable” immediately before the word “costs” in line 42.

After debate thereon, the question being put on the said proposed amendment, it was, by a show of hands, negatived: Yeas: 4; Nays: 5.

Mr. Benjamin moved,—That Clause 49 be amended by deleting all the words after “ment”, in line 44, on page 24, and deleting the comma after “ment”, in line 44, on page 24, and substituting a period therefor.

After debate thereon, the question being put on the said proposed amendment, it was negatived on the following division:

Après débat, ledit amendement proposé, mis aux voix, est rejeté de la façon suivante:

POUR

Messieurs

Benjamin
MayerMazankowski
McKnight—4

CONTRE

Messieurs

Côté (M^{me})
Flis
LoiselleOstiguy
Reid (*Kenora—Rainy
River*)—5

Après débat, l'article 48, mis aux voix, est adopté de la façon suivante:

POUR

Messieurs

Côté (M^{me})
Flis
LoiselleOstiguy
Reid (*Kenora—Rainy
River*)—5

CONTRE

Messieurs

Benjamin
MayerMazankowski
McKnight—4

Quant à l'article 49

M. Mayer propose,—Que l'article 49 soit modifié par la suppression des lignes 34 à 44, à la page 24, et les lignes 1 et 2, à la page 25, et leur remplacement par ce qui suit:

«(1) La Commission peut, par ordonnance, prévoir de quel montant un taux applicable au mouvement sur ligne conjointe peut dépasser le niveau prévu à l'annexe II, ce montant ne peut cependant dépasser le niveau nécessaire, selon la Commission, pour tenir compte des coûts supplémentaires variables du mouvement de cette même ligne conjointe.»

Après débat, du consentement unanime, M. Mayer retire son amendement.

M. Mayer propose,—Que l'on modifie l'article 49 en remplaçant les mots «à l'article 43», aux lignes 36 et 37, à la page 24, par les mots «à l'annexe II» et en ajoutant le mot «variable» immédiatement après le mot «coûts» à la ligne 40.

Après débat, ledit amendement proposé, mis aux voix, est rejeté à main levée par 5 voix contre 4.

M. Benjamin propose,—Que l'article 49 soit modifié par la suppression de tous les mots après «vements» à la ligne 42, à la page 24, la suppression de la virgule après le mot «conjointe», à la ligne 42, à la page 24, et son remplacement par un point.

Après débat, ledit amendement proposé, mis aux voix, est rejeté de la façon suivante:

YEAS
Messrs.

Benjamin—1

NAYS
Messrs.

Bockstael McKnight
Côté (Mrs.) Neil
Flis Reid (*Kenora—Rainy*
Mayer *River*)—8
Mazankowski

Mr. Benjamin moved,—That Clause 49 be amended by deleting lines 1 to 12, on page 29, and substituting the following therefor:

“(2) Notwithstanding subsection 48(1), the Canadian Transport Commission shall, in consultation with the railway companies and such system participants as it deems appropriate, promote reciprocal and other arrangements between the railway companies for the interchange of grain and shall require the railway companies to establish rates for joint line movement of grain to Prince Rupert and Ridley Island from any point on any line of railway other than a line of railway of the Canadian National Railway Company and shall require Canadian Pacific Limited and Canadian National Railway Company to establish rates for joint line movement of grain to Churchill and such rates to Prince Rupert, Ridley Island, and Churchill shall not exceed the rates that would apply for single line movements.”

After debate thereon, the question being put on the said proposed amendment, it was negatived on the following division:

YEAS
Messrs.

Benjamin Mazankowski
Mayer Neil—4

NAYS
Messrs.

Bockstael Loiselle
Côté (Mrs.) Reid (*Kenora—Rainy*
Flis *River*)—5

And the question being put on Clause 49, it was, by a show of hands, carried: Yeas: 5; Nays: 4.

At 10:15 o'clock p.m., the sitting was suspended.

At 10:21 o'clock p.m., the sitting resumed.

It was agreed, . . .

(a) That the Committee continue its sitting this day until Part II of the Bill was completed and cancel its meeting schedule for Friday, September 16, 1983.

POUR
Messieurs

Benjamin—1

CONTRE
Messieurs

Bockstael McKnight
Côté (M^{me}) Neil
Flis Reid (*Kenora—Rainy*
Mayer *River*)—8
Mazankowski

M. Benjamin propose,—Que l'article 49 soit modifié par substitution aux lignes 3 à 14, à la page 25, de ce qui suit:

«(2) Par dérogation au paragraphe 48(1), la Commission canadienne des transports favorise, en consultation avec les compagnies de chemin de fer et les participants qu'elle estime indiqués, des accords de réciprocité et autres entre compagnies de chemin de fer sur l'échange du trafic du grain. Elle exige des compagnies de chemin de fer qu'elles établissent des taux pour les mouvements du grain sur ligne conjointe en général et à destination de Prince Rupert et de Ridley Island au départ de tout point situé sur une ligne de chemin de fer, à l'exception d'une ligne de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada. Elle exige également du Canadien Pacifique Limitée et de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, qu'elles établissent des taux pour les mouvements du grain sur ligne conjointe à destination de Churchill. Ces taux applicables pour les mouvements à destination de Prince Rupert, de Ridley Island et de Churchill ne peuvent excéder les taux qui seraient applicables aux mouvements du grain sur ligne simple.»

Après débat, ledit amendement proposé, mis aux voix, est rejeté de la façon suivante:

POUR
Messieurs

Benjamin Mazankowski
Mayer Neil—4

CONTRE
Messieurs

Bockstael Loiselle
Côté (M^{me}) Reid (*Kenora—Rainy*
Flis *River*)—5

L'article 49, mis aux voix, est adopté vote à main levée par 5 voix contre 4.

A 10h15, le Comité suspend ses travaux.

A 10h21, le Comité reprend ses travaux.

Il est convenu, . . .

a) Que le Comité continue de siéger aujourd'hui jusqu'à ce que la Partie II du projet de loi soit terminée et annule sa séance prévue pour le vendredi 16 septembre 1983.

(b) That the Committee complete its consideration of Bill C-155, no later than Wednesday, September 21, 1983.

Clauses 50 and 51 carried.

On Clause 52.

On motion of Mr. Mazankowski, it was agreed,—That Clause 52 be amended by deleting the words “any rate”, in line 33, on page 25, and substituting the following therefor:

“anything”

On motion of Mr. Mazankowski, it was agreed,—That Clause 52 be amended by deleting the words “a rate”, in lines 36 and 37, on page 25, and substituting “anything” thereto, and by deleting all words following “disallow”, in lines 40 to 42, on page 25, and substituting the following therefor:

“that which has been found to be in contravention and require that the tariff be amended so that it is in accordance with this part.”

On motion of Mr. Mazankowski, it was agreed,—That Clause 52 be amended by deleting the words “a rate” in line 44, on page 25, and substituting the following therefor:

“a tariff”

And the question being put on Clause 52, as amended, it was carried.

On Clause 53.

Mr. Reid (*Kenora—Rainy River*) moved,—That Clause 53 be amended:

(a) by deleting line 4, on page 26, and substituting the following therefor:

“53. The rates set out in a tariff take effect on August 1st of”

(b) by deleting lines 6 and 7, on page 26, and substituting the following therefor:

“accordance with this Part and continue in force until July”

After debate thereon, the question being put on the said proposed amendment, it was agreed to.

Mr. Benjamin moved,—That Clause 53 be amended by adding “(1)” immediately before line 4, on page 26, and by adding the following paragraph immediately after line 8, on page 26:

“(2) The railway companies shall move a quantity of grain equal to that in primary elevators as of the date of any freight rate increase after the date of such increase at the rate in effect prior to the increase.”

After debate thereon, the question being put on the said proposed amendment, it was negatived on the following division:

YEAS

Messrs.

Benjamin
Mayer

Mazankowski
McKnight—4

b) Que le Comité termine l'étude du projet de loi C-155 au plus tard le mercredi 21 septembre 1983.

Les articles 50 et 51 sont adoptés.

Quant à l'article 52.

Sur motion de M. Mazankowski, il est convenu,—Que l'article 52 soit modifié par la suppression des mots «les taux», à la ligne 38, à la page 25, et leur remplacement par ce qui suit:

«autre chose»

Sur motion de M. Mazankowski, il est convenu,—Que l'article 52 soit modifié par la suppression des mots «un taux», à la ligne 41, à la page 25, et leur remplacement par «autre chose» et par le remplacement de tous les mots après «rejeté» aux lignes 44, 45 et 46, à la page 25, par ce qui suit:

«que l'on a reconnu être contraire à la loi et ordonné que le tarif soit modifié en conformité avec cette partie».

Sur motion de M. Mazankowski, il est convenu, que l'article 52 soit modifié par le remplacement des mots «un taux», à la ligne 1, à la page 26, par ce qui suit:

«le tarif»

L'article 52 modifié, mis aux voix, est adopté.

Quant à l'article 53.

M. Reid (*Kenora—Rainy River*) propose que l'article 53 soit modifié par:

a) substitution à la ligne 4, à la page 26, de ce qui suit:

«53. Les taux prévus aux tarifs visés à la présente partie prennent effet le premier».

b) par substitution à la ligne 7, à la page 26, de ce qui suit:

«restent valides»

Après débat, ledit amendement proposé, mis aux voix, est adopté.

M. Benjamin propose,—Que l'article 53 soit modifié par l'insertion du numéro «(1)» au début de la ligne 4, à la page 26, par l'addition du paragraphe suivant après la ligne 8, à la page 26:

«(2) Les compagnies de chemin de fer sont tenues de transporter une quantité de grain égale à celle qui se trouve dans les éleveurs primaires à la date de toute hausse du taux de fret et ce, après cette date et aux taux antérieurs.»

Après débat, ledit amendement proposé, est mis aux voix, et rejeté de la façon suivante:

POUR

Messieurs

Benjamin
Mayer

Mazankowski
McKnight—4

NAYS

Messrs.

Bockstael
Côté (Mrs.)
Flis

Ostiguy
Reid (*Kenora—Rainy
River*)—5

And the question being put on Clause 53, as amended, it was carried.

During the course of the meeting, Mr. Thompson, Committee Adviser, and the witnesses, answered questions.

At 11:20 o'clock p.m., the Committee adjourned until 3:30 o'clock p.m. Monday, September 19, 1983.

CONTRE

Messieurs

Bockstael
Côté
Flis

Ostiguy
Reid (*Kenora—Rainy
River*)—5

L'article 53 modifié, mis aux voix, est adopté

Au cours de la séance, M. Thompson, conseiller du Comité, et les témoins, répondent aux questions.

A 23h20, le Comité suspend ses travaux jusqu'au lundi 19 septembre 1983, à 15h30.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Thursday, September 15, 1983

• 1942

The Vice-Chairman: I would invite the members present to take their places at the table, please.

We shall resume consideration of Bill C-155. We are now on Clause 48(1).

On Clause 48.(1)

The Vice-Chairman: Are there any questions on this? Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Perhaps Mr. Kroeger could explain this. I guess that will, to some extent, lead us into Clause 49, because the components of the additional cost are somewhat identified in Clause 49 and it seems to be a rather wide open kind of recipe for various charges that could be levied. Perhaps the deputy minister could explain that.

The Vice-Chairman: Mr. Kroeger.

Mr. Arthur Kroeger (Secretary, Ministry of State for Economic Development): The concept of the joint line movement, I think, is familiar to the committee. In any case, it is defined in Clause 48.(2).

The extra costs involved are essentially the costs of interchanging cars—switching costs, that kind of thing. I do not think they would be major costs, but preserving the principle of covering costs as defined through the rate structure, this specific provision allows costs to be increased where you do have joint line movements.

Then Clause 49 limits the amount by which they can be increased to whatever the commission finds is necessary.

Mr. Mazankowski: What does it use as its benchmark? For example, how do you establish fair and equitable switching costs and what sort of benchmark does the CTC use in terms of applying those standards?

Mr. Kroeger: I think I would like to ask Dr. Heads to comment, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Dr. Heads, can you come to the microphone?

Mr. Mazankowski: Since he has had the afternoon off, he should be fresh and full of all sorts of goodies.

Mr. John Heads (Executive Director, Railway Transport Committee, Canadian Transport Commission): Excuse me, Mr. Chairman, for the delay. I was recovering from a hard afternoon's work.

Mr. Mazankowski: He is just trying to reorient himself.

Mr. Heads: Essentially, Mr. Chairman, the extra costs would be the costs involved in the interchange between the two railways.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le jeudi 15 septembre 1983

Le vice-président: J'invite les députés à bien vouloir prendre leur place, s'il vous plaît.

Nous reprenons l'étude du bill C-155, article 48(1).

Article 48(1).

Le vice-président: Y a-t-il des questions? Monsieur Mazankowski,

M. Mazankowski: J'aimerais que M. Kroeger nous explique une chose qui nous amènera sans doute à l'article 49 car c'est là que l'on trouve la description des coûts supplémentaires. À mon avis, il s'agit là d'une formulation bien vague pour autoriser la perception de frais divers. Le sous-ministre pourrait peut-être apporter une explication.

Le vice-président: Monsieur Kroeger.

M. Arthur Kroeger (secrétaire, ministère d'État au Développement économique): Le concept des mouvements sur ligne conjointe est connu des membres du Comité. De toute façon, vous en trouverez la définition au paragraphe 2 de l'article 48.

Les frais supplémentaires dont il est question ici sont en fait essentiellement les frais d'échange des wagons, les frais d'aguiillage, etc. En général ces frais ne sont pas très élevés, mais étant donné le principe du calcul de tous les coûts dans le barème, cette disposition-ci autorise la hausse des frais là où il y a ligne conjointe.

Par la suite, l'article 49 limite le montant de la hausse à ce que la commission juge approprié.

M. Mazankowski: Quels critères utilise-t-on? Par exemple, comment la CCT détermine-t-elle ce qui constitue des frais d'aiguillage justes et équitables?

M. Kroeger: Je crois qu'il vaudrait mieux demander à M. Heads de répondre.

Le vice-président: Monsieur Heads, pouvez-vous vous approcher d'un micro?

M. Mazankowski: Comme il était libre cet après-midi, il devrait être frais et dispos et tout plein de bonnes idées.

M. John Heads (directeur exécutif, Comité des transports par chemins de fer, Commission canadienne des transports): Excusez-moi de ce retard. Je me reposais de mon dur labeur de cet après-midi.

M. Mazankowski: Il essaie simplement de retrouver ses sens.

M. Heads: Ces coûts supplémentaires sont ceux des échanges entre les deux compagnies de chemins de fer.

[Texte]

The Vice-Chairman: What Mr. Mazankowski asked you ... Could you repeat your question, Mr. Mazankowski?

Mr. Mazankowski: First of all ...

The Vice-Chairman: On what did they base the ... ?

Mr. Mazankowski: That is right, Mr. Chairman. First of all, give us some idea of how switching costs are assessed. Secondly, these costs and other costs associated, if you look down at Clause 49, are governed by a level that shall not exceed that which the commission considers to be in order. I am just wondering, first, how the switching costs are assessed, what the rationale is.

• 1945

Secondly, what kind of benchmark is provided to the commission to assess the level of fairness?

Mr. Heads: The switching costs are submitted to us by the railways, and they are verified by us as a result essentially of studies in railway yards of the amounts of time it takes to do the switching. Essentially one knows what the total switching costs are, and one has to relate these to the amount of minutes involved in each switching operation.

Mr. Mazankowski: So it is really charged on the basis of the time involved, then.

Mr. Heads: Yes.

Mr. Mazankowski: Well, can you give us some idea of what the range of switching costs is?

Mr. Heads: I am afraid, Mr. Chairman, I would have to take that question under advisement and come back. I do not think I can answer that off the top.

Mr. Mazankowski: How does the CTC know whether it is fair or not fair?

Mr. Heads: We know what total costs are involved in switching, and these are related to the minutes of switching time involved. We do in effect a time-and-motion study of the amounts of switching minutes involved. So essentially you have a total figure that is known. The problem is the allocation of this to individual movements. This essentially is done on a switching-minute basis.

Mr. Mazankowski: I see. Well, are there switching costs as well that are applied to the total variable costs?

Mr. Heads: The switching costs involved here would essentially be part of variable cost, yes.

Mr. Mazankowski: Part of variable cost. So they are really covered in volume-related variable cost. Right?

Mr. Heads: No, no, they are not, Mr. Mazankowski, because there is no interlining at the moment.

Mr. Mazankowski: I see.

Mr. Heads: There would be if there were an interlining.

Mr. Mazankowski: I see. So there is no interlining at the moment, then, and you anticipate that there will be, I presume; or could be, I guess.

[Traduction]

Le vice-président: M. Mazankowski vous a demandé si ... Pourriez-vous répéter votre question, monsieur Mazankowski?

M. Mazankowski: Tout d'abord ...

Le vice-président: Sur quoi fondent-elles ...

M. Mazankowski: C'est bien cela, monsieur le président. Tout d'abord, donnez-nous une idée de la façon dont on évalue les frais d'aiguillage. Ensuite, quand on regarde l'article 49, on voit que ces frais et les autres coûts accessoires sont plafonnés au niveau que la commission juge acceptable. Je me demande donc tout d'abord comment on évalue les coûts d'aiguillage.

Quels critères la commission utilise-t-elle pour évaluer le degré d'équité?

M. Heads: Les frais d'aiguillage nous sont proposés par les chemins de fer et nous les vérifions essentiellement à partir d'études faites dans les gares de triage sur le temps qu'il faut pour faire les changements. On connaît seulement le coût global des changements et on fait le rapport entre celui-ci et le nombre de minutes qu'il faut pour chaque aiguillage.

M. Mazankowski: C'est donc calculé en fonction de la durée.

M. Heads: Oui.

M. Mazankowski: Pouvez-vous nous donner une idée de ce que coûtent, à peu près, les changements?

M. Heads: Je crains ne pas pouvoir vous répondre sur le champ. Je vous ferai part des données plus tard.

M. Mazankowski: Comment la CCT décide-t-elle si les coûts sont équitables ou non?

M. Heads: Nous savons combien coûte en tout l'aiguillage et combien de minutes il faut pour effectuer les changements. Nous faisons donc une étude minute par minute. Comme on a un chiffre global, il suffit de minuter chacun des mouvements et c'est cela le problème.

M. Mazankowski: Retrouve-t-on aussi des frais d'aiguillage dans le total des coûts variables?

M. Heads: Les coûts d'aiguillage dont il est question ici font effectivement partie des frais variables.

M. Mazankowski: Ils font donc partie des coûts variables afférant au volume, n'est-ce pas?

M. Heads: Non, monsieur Mazankowski, car il n'y a pas de transfert de réseau.

M. Mazankowski: Je comprends.

M. Heads: Ce serait le cas s'il y avait des transferts.

M. Mazankowski: Il n'y a donc pas de transfert d'un réseau à l'autre à l'heure actuelle, mais vous vous attendez à ce qu'il y en ait ou à ce qu'il puisse y en avoir.

[Text]

The Vice-Chairman: Mr. Mayer.

Mr. Mayer: Mr. Chairman, just a couple of supplementaries.

How much switching is done now on a percentage basis between railroads—5%, 10%, 20%? I am not asking for a precise figure, just some kind of a ballpark figure so we can have a rough idea of what we are talking about here.

The Vice-Chairman: Go ahead, Dr. Heads, or the other gentleman.

Mr. D.C. Hackston (Executive Director, Traffic and Tariffs, Canadian Transport Commission): Mr. Chairman, I think as a rough rule of thumb, if we were talking about joint line movements of domestic traffic, it is probably in the neighbourhood of 5% of domestic traffic. On traffic to and from the United States, of course, virtually all of that is interlined and would therefore run into that activity.

Mr. Mayer: I guess the other concern I have is that you want to encourage switching if it is more efficient, but on the other hand you do not want to see a cost structure put in place that makes it financially attractive for switching to be carried on. You say you get the costs, or you know the costs, from the railways. How do you verify them, or how do you know—or to go back to Mr. Mazankowski's original question, what is the criterion or the standard against which you judge whether or not the railway costs for switching that they have are fair and are in the ballpark?

Mr. Heads: Mr. Chairman, I would think there would not be any artificial inducement to switching, in the sense that the full cost has to be borne in the rate, as prescribed in Clause 49.

On the question of how we verify this, we verify it, as I have already explained, through figures of the known yard costs of the railways, and essentially from time-and-motion-type studies of the switching minutes involved.

The Vice-Chairman: Mr. Mazankowski.

• 1950

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, we just finished discussing ancillary charges. I find it rather strange that you would not allow the CTC to approve and monitor ancillary charges yet you are suggesting that the switching costs should be monitored and approved by the CTC. Why do you treat the two services differently?

Mr. Kroeger: Because interlining and joint line movements are integral to the movement of large volumes of grain for export to places like Prince Rupert.

Mr. Mazankowski: That is one objective, but we also have as an objective the encouragement of further value-added and processing, and we have heard from two major processors in western Canada that they believe they are being taken to the cleaners by the exorbitant ancillary charges that are charged—without any recourse, unless they want to apply through Section 23 of the CTC.

[Translation]

Le vice-président: Monsieur Mayer.

M. Mayer: Monsieur le président, je voudrais poser quelques questions supplémentaires.

A l'heure actuelle, combien d'échanges y a-t-il entre chemins de fer, un pourcentage... 5 p. 100, 10 p. 100, 20 p. 100? Je ne veux pas un chiffre précis, mais une approximation qui me donnerait une idée de ce dont nous discutons.

Le vice-président: Allez-y, monsieur Heads ou un autre.

M. D.C. Hackston (directeur exécutif, Direction de l'exploitation et des tarifs, Commission canadienne des transports): Disons, en gros, que, pour les mouvements de marchandises au pays sur les lignes conjointes, ce serait de l'ordre de 5 p. 100 du trafic interne. Pour ce qui est des marchandises en provenance ou à destination des États-Unis, il y a presque toujours transfert d'une compagnie à une autre.

M. Mayer: Je présume que, dans les cas où c'est plus rentable, vous voulez encourager l'aiguillage, mais vous ne voulez tout de même pas avoir de barème fixe qui rendrait cette formule attrayante. Vous dites que ce sont les chemins de fer qui vous transmettent les coûts, mais comment les vérifiez-vous ou, pour en revenir à la question originale de M. Mazankowski, quels critères servent à déterminer si les frais énoncés par les chemins de fer pour l'aiguillage sont justes?

M. Heads: Je ne crois pas que ce soit une incitation artificielle aux échanges puisque le coût total devra être pris en considération dans les taux suivant l'article 49.

Quant à savoir comment nous vérifions les chiffres, j'ai déjà expliqué que nous nous servions des listes de frais connus des gares de triage et nous étudions les mouvements d'aiguillage minute par minute.

Le vice-président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, nous terminons à peine l'étude des frais accessoires. Il est assez étrange que vous interdisiez à la CCT d'approuver et de contrôler les frais accessoires alors que c'est exactement ce que vous suggérez pour les frais d'aiguillage. Pourquoi traitez-vous les services différemment?

M. Kroeger: Parce que les transferts et les mouvements sur lignes conjointes font partie intégrante du transport de volumes considérables de grains d'exportation vers des endroits comme Prince Rupert.

M. Mazankowski: C'est un objectif, mais nous devrions aussi avoir comme objectif d'encourager davantage la plus-value et le traitement. Or, deux importants transformateurs de l'Ouest du Canada sont venus nous dire que les frais accessoires exorbitants qu'on exigeait d'eux, sans aucun recours, à moins de se prévaloir de l'article 23 de la CCT, ne leur laissaient pas grand chose.

[Texte]

Really, you have here a service that is provided, switching, which is going to be monitored and controlled by the CTC, but in the case of the imposition of ancillary charges such is not the case.

You are talking about large volumes. Yes, that may very well be. If these large volumes are to materialize, I guess we have the right to know more or less what kind of freight rate additions we are looking at. In your explanatory notes you are suggesting that one example of the interchanging would be when CP traffic might be switched onto CN's track in Churchill. What kind of additional costs would be involved?

Mr. Kroeger: Are you asking for an amount of money?

Mr. Mazankowski: Is it per boxcar? Is it per bushel? What is it? How do you define it?

Mr. Kroeger: I think Dr. Heads has described the methodology for ascertaining what the costs are.

Mr. Mazankowski: Maybe the costs will be so prohibitive that it will make it unrealistic.

Mr. Kroeger: I think perhaps tomorrow morning Dr. Heads could come back with a representative figure of what the switching costs would be in moving a certain number of CP cars onto the CN line to go to Churchill, for example, or to go to Prince Rupert. I think we could supply that as an order of magnitude. I do not think one is talking about terribly large amounts of money, however.

Mr. Mazankowski: Mr. Thompson, why, in your opinion, are these kinds of switching charges going to be supervised or monitored... approved, I guess—by this commission but ancillary charges, which we have heard so much about during the course of the committee hearings, are left to float and the railways can basically charge an arbitrary figure?

The Vice-Chairman: Mr. Thompson.

Mr. Thompson: I was just looking at Section 274(5) of the Railway Act. That was referred to earlier and it is a sort of collection of accessorial charges which are the same as ancillary charges and it does include switching.

An hon. Member: What number was that?

Mr. Thompson: Section 274(5). These are the special arrangements.

So I cannot really explain. I do not know why this is. The joint line movements, as far as I can see, are one type of accessorial or ancillary charge. In this particular case, they are going to be regulated. I do not know how they are going to be regulated, if they are going to be held down to the variable cost level. That is not clear from Clause 49.

Mr. Mazankowski: Okay. I may have some further questions.

The Vice-Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I wish Charlie Turner was here, and our former member John Skoberg, who were locomotive engineers who could tell you some things about switching, particularly interline switching.

[Traduction]

Voici donc un service qui sera contrôlé par la CCT, mais ce ne sera pas la même chose pour les frais accessoires.

Vous parlez de volumes importants; peut-être bien, mais si ces volumes importants se concrétisaient, nous aurions le droit de savoir quels genres de tarifs supplémentaires seraient imposés. Dans vos notes explicatives, vous donnez comme exemple d'un transfert les wagons du CP qui passent sur la voie du CN à Churchill. Quels genres de frais supplémentaires cela peut-il occasionner?

M. Kroeger: Voulez-vous un montant?

M. Mazankowski: Est-ce calculé par wagons, par boisseaux, comment? Comment est-ce déterminé?

M. Kroeger: Je crois que M. Heads a bien décrit la façon dont on vérifie les coûts.

M. Mazankowski: Peut-être que les coûts sont si élevés que toute cette façon de faire devient impossible.

M. Kroeger: Demain matin M. Heads pourra sans doute vous présenter des données indiquant combien coûterait l'aiguillage d'un certain nombre de wagons du CP vers une voie du CN pour aller à Churchill ou à Prince Rupert, par exemple. Nous pourrions vous donner un ordre de grandeur. Les montants ne sont pas très élevés.

M. Mazankowski: Monsieur Thompson, à votre avis, pourquoi ce genre de frais devrait-il être contrôlé, et sans doute approuvé, par la commission alors que les frais accessoires dont on a tant entendu parler au cours de nos audiences sont laissés libres de fluctuer, les chemins de fer pouvant exiger un montant arbitraire?

Le vice-président: Monsieur Thompson.

M. Thompson: Je lisais justement l'article 274(5) de la Loi sur les chemins de fer. On en a parlé plus tôt c'est là qu'on retrouve toutes sortes de frais accessoires, y compris l'aiguillage.

Une voix: Quel article?

M. Thompson: L'article 274(5). Il s'agit d'accords spéciaux.

Je ne peux vraiment pas vous expliquer pourquoi; je ne le comprends pas moi-même. D'après ce que je peux comprendre, les mouvements sur lignes conjointes représentent un type de frais accessoires. Et ces frais seront réglementés. Je ne sais pas comment ils le seront s'ils doivent demeurer au niveau des coûts variables. Ce n'est pas très clair dans l'article 49.

M. Mazankowski: Très bien. J'aurai peut-être d'autres questions.

Le vice-président: Monsieur Benjamin.

M. M. Benjamin: Monsieur le président, je souhaiterais que Charlie Turner ou John Skoberg soit ici en ce moment car c'étaient des conducteurs de trains qui pourraient nous parler de l'aiguillage, surtout d'un réseau à l'autre.

[Text]

I would like to know, from anybody who can tell me, what is happening now in two different circumstances: one, the Wheat Board orders that certain grains shall go from CP lines to Churchill, originating on CP lines to Churchill and ends up on CN lines, or CP lines in Alberta ending up on a CN line to Prince Rupert. That is just in the normal course of getting deliveries of sufficient quantities to meet the normal shipping orders and then loadings at the terminals.

• 1955

What is happening now in terms of switching charges and in the other case . . . If there is a major rock slide on the CN line on the north side of the Fraser Canyon and it is not going to be cleared up for a week or two, Canadian National cars of grain, and, for that matter, any other commodity, are diverted because of this natural emergency. Or, if it is an emergency caused by humans, what happens in terms of switching charges? You could have trainloads being switched between CN and CP tracks in Calgary, between CN and CP tracks at Hudson Bay, Saskatchewan, in the case of Churchill. What is occurring at the moment in terms of interline switching costs? Can you give us a picture on it?

The Vice-Chairman: Mr. Hackston.

Mr. Hackston: With regard to a movement from a CP origin to Churchill, at the present time there are no rates to cover such a movement. So, as far as I know, it would not occur.

Mr. Benjamin: There is a rate. I am talking about switching charges, the interline movement. There would be a rate. The Crow rate would apply. If it started on a CP line and went through to Churchill on a CN line, the Crow rate would apply.

Mr. Hackston: The information I have, Mr. Benjamin, is that there is not a rate in the tariff right now from a CP origin to Churchill.

With respect to traffic from a CP origin to Prince Rupert, at the present time there are some rates in the tariff, and they are related to a reciprocal agreement that exists. So that movement would be handled by the reciprocal agreement.

Mr. Benjamin: In which they would share the Crow rate.

Mr. Hackston: No, I believe the way it works, in general terms, and please do not quote me specifically on this, but there is a quid pro quo. CP gives CN a car at Edmonton, and it comes off the CP origin. CN, in return, gives CP a car at Calgary to take to Vancouver. So there is a quid pro quo on it. The originating railroad collects the rate, as far as I understand. So that is how it works. There is no division on the rate, say, from a CP original to Prince Rupert. CP collects the rate.

Mr. Benjamin: They do not divide the rate for any individual car or even trainload? They just exchange car for car?

Mr. Hackston: That is right, or train for train.

Mr. Benjamin: All right. What do they do when they strike an imbalance at the end of the year? Do they give one another some money, or what?

[Translation]

Quelqu'un pourrait-il maintenant me dire ce qui se produit dans deux cas différents que je vais exposer. Tout d'abord, la Commission canadienne du blé ordonne que certains chargements de grains passent des voies du CP aux voies du CN pour aller à Churchill ou à Prince Rupert. Cela, juste dans le cours normal des choses pour assurer la livraison de quantités de grain suffisantes pour répondre aux commandes habituelles et assurer le chargement des navires.

Voici maintenant un autre cas. S'il se produit un éboulis sur une voie du CN du côté nord du Canyon du Fraser et que cela ne peut pas être déblayé avant une semaine ou deux, les wagons de grain du CN, et tous les autres d'ailleurs, devront être détournés à cause de cette catastrophe naturelle. Lorsque la catastrophe est due à l'homme, qu'advient-il des frais de changements? On pourrait très bien aiguiller des convois du CN vers des voies du CP à Calgary, la même chose à la Baie d'Hudson et à Churchill. Qu'advient-il à l'heure actuelle des frais d'aiguillage d'une compagnie à l'autre?

Le vice-président: Monsieur Hackston.

M. Hackston: Pour ce qui est d'un convoi du CP se dirigeant vers Churchill, il n'y a aucun frais. Donc, à ma connaissance, il n'y en aurait pas.

M. Benjamin: Il existe un tarif. Je parle des frais d'échange entre chemins de fer. Je suppose que l'on appliquerait le tarif du Nid-du-Corbeau. Si un convoi du CP quittait la voie de cette compagnie pour se rendre à Churchill par une voie du CN, on appliquerait le tarif du Nid-du-Corbeau.

M. Hackston: Suivant les renseignements que je possède, il n'existe aucun tarif pour les convois du CP arrivant à Churchill.

Quant aux convois du CP qui arrivent à Prince Rupert, des taux sont prévus à l'heure actuelle et ils découlent des accords réciproques. Autrement dit, ce mouvement est régi par l'accord réciproque.

M. Benjamin: On se partagerait le tarif du Nid-du-Corbeau.

M. Hackston: Non, je crois que c'est un échange donnant, donnant, mais je n'en suis vraiment pas certain. Par exemple, CP donnerait à CN un wagon à Edmonton, lequel rendrait un wagon à CP à Calgary pour aller à Vancouver. Voilà le genre d'échange. Le chemin de fer d'origine perçoit le tarif, je crois. Il n'y a aucun partage des tarifs pour un convoi du CP qui va à Prince Rupert. C'est le CP qui reçoit l'argent.

M. Benjamin: Ils ne se divisent pas le tarif suivant le nombre de wagons ou le convoi? Les deux compagnies échangent des wagons tout simplement?

M. Hackston: C'est exact, des wagons ou des trains.

M. Benjamin: Très bien. Et qu'arrive-t-il si les deux compagnies ne sont pas quitte à la fin de l'année? Est-ce que l'une verse de l'argent à l'autre?

[Texte]

Mr. Hackston: Sir, I do not know.

Mr. Benjamin: I do not either.

Normally, interline movement means that its way-billed. The receiving railway that loads it transports it to the nearest interline junction and it is then switched to another railroad. The rate applies all the way through, and the rate is shared—whatever the freight charges are, they are shared and prorated. I have done way-bills where five railroads shared the rate. But the interline switching at every major terminal in western Canada, CN and CP have connecting tracks and always have had.

Mr. Hackston: Right.

Mr. Benjamin: What is the case now? Do you have any kind of record of what switching charges are between the two railroads at major terminals? I am thinking of Calgary, Edmonton, Saskatoon, Hudson Bay, Regina, Winnipeg, Brandon and Brandon North.

• 2000

An hon. Member: Saskatoon.

Mr. Benjamin: And Saskatoon. What is the regime on interline switching for grain or for other commodities? What are the rates and what are the arrangements?

Mr. Hackston: Mr. Benjamin, my understanding is that on the Crow grain, with the exception of the reciprocal, which we talked about a minute ago, there is no interline switching because there is no interlining.

About other traffic carried on a through rate, which you referred to, where there may be five railways, all of that is included in the through rate and the rate divided generally by percentages, with the originating and terminating carriers getting extra money because of the extra work they do—it is all part of the rate—by comparison with a carrier that is just an intermediate; it does not do the work or supply the cars.

Mr. Benjamin: To avoid or reduce the necessity for, or even reduce the amount of, interline switching charges across—because you are not only involving two road engines, you are involving one or two yard engines, and the crews, and whatever else, a couple or four more brakemen or yardmen—in the make-up of a train on the originating railroad, would it not be more efficient and more practical—let us say the Wheat Board issues shipping orders for 100 cars of X grain, half of which are to go to Vancouver on the normal originating railroad, but the other half to end up in Prince Rupert on CN, or Churchill. In the ordering of those cars, in the loading on the original railway, would it not be more efficient, rather than putting up with interline switching charges . . .

The Vice-Chairman: Mr. Benjamin, the Chair would like to ask you—we are talking about interline rates, and you are

[Traduction]

M. Hackston: Je l'ignore.

M. Benjamin: Moi aussi.

Normalement, quand il y a un transfert d'une compagnie à une autre, il y a une feuille de route. La compagnie qui charge les wagons les transporte jusqu'à la jonction la plus proche avec l'autre chemin de fer puis le train est aiguillé vers cette autre voie. Le tarif reste le même tout au long du trajet et, quel qu'il soit, les compagnies se partagent au prorata. Il m'est arrivé de faire des feuilles de route où cinq chemins de fer différents se partageaient le tarif. Dans toutes les grandes gares de l'Ouest du Canada, le CN et le CP ont des voies communicantes et il en a toujours été ainsi.

M. Hackston: En effet.

M. Benjamin: Que se passe-t-il maintenant? Savez-vous quels sont les frais d'échange entre les deux compagnies de chemin de fer dans les grandes gares? Je songe à Calgary, Edmonton, Saskatoon, Hudson Bay, Regina, Winnipeg, Brandon et Brandon-Nord.

Une voix: Saskatoon.

M. Benjamin: Et Saskatoon. Quel régime s'applique au grain et autres produits qui passent d'une ligne ferroviaire à l'autre? Quel est le tarif et quelles sont les dispositions particulières?

M. Hackston: Monsieur Benjamin, je crois savoir que pour le grain régi par le Nid-de-Corbeau, à l'exception de la réciproque dont nous avons parlé il y a un instant, il n'y a pas de passage d'une ligne à l'autre parce qu'il n'y a qu'une seule ligne.

Quant aux autres produits transportés à tarif de transit, dont vous avez parlé, où il peut y avoir cinq chemins de fer, tout cela est compris dans le taux de transit, qui est généralement divisé en pourcentages, le premier et le dernier transporteurs obtenant plus d'argent en raison du travail supplémentaire qu'ils accomplissent—tout cela est compris dans le tarif—par rapport au transporteur qui n'est qu'un intermédiaire et qui ne fait pas le travail et ne fournit pas les wagons.

M. Benjamin: Afin d'éviter ou de réduire la nécessité, ou même de réduire le montant des frais d'aiguillage d'une ligne à l'autre—car il ne s'agit pas seulement de deux locomotives de ligne, il y a aussi une ou deux locomotives de garage, et les équipages, et tout le reste, deux ou quatre serre-freins ou gareurs de trains de plus—dans la composition d'un train sur le chemin de fer d'origine, ne serait-il pas plus efficace et plus pratique—disons que la Commission du blé passe une commande d'expédition de 100 wagons de grain X, dont la moitié doivent aller à Vancouver sur le chemin de fer d'origine, mais l'autre moitié doit aboutir à Prince Rupert sur le CN, ou à Churchill. Pour passer commande de ces wagons, dans le chargement sur le chemin de fer d'origine, ne serait-il pas plus efficace, au lieu d'occasionner des frais d'aiguillage d'une ligne à l'autre . . .

Le vice-président: Monsieur Benjamin, la présidence veut vous demander—nous parlons de tarif interlignes, et vous

[Text]

trying to give this committee, if I may use a bit of an exaggeration, a lesson on how to run the railway system. I think it would be more appropriate if at this time you would perhaps put your amendment, because the Chair has been notified that Motion 46 is an amendment to this particular clause. Really, to tell us how they switch engines and so on—we will take it at another time, when the committee is interested in getting that kind of an instruction, and we will call in some experts for that. So would you please move your amendment.

Mr. Benjamin: Well, it is nice of you to call me in, Mr. Chairman.

All right, to bring this to a head, I will move that Bill C-155 be amended in Clause 48 by striking out lines 29 to 31 at page 24 thereof and substituting the following therefor, and renumbering the subsequent subclause as subclause (3), which will read:

and shall in respect of any crop year include in its tariff a rate in respect of any joint line movement if such a rate is requested by the Canadian Transport Commission or the Canadian Wheat Board.

If somebody wants to add the Grain Transportation Administrator on that, I do not mind.

The next paragraph would be:

A rate in respect of a joint line movement shall not exceed the rate that would apply if the movement was a single line movement.

The Vice-Chairman: Would you continue with your explanatory notes.

Mr. Benjamin: It would mean the joint line rates can be established at the request of the CTC or the Wheat Board, and joint line rates would not exceed rates that would apply for a single line movement. The bill as written would allow the railway companies to charge rates in excess of those calculated by the bill's rate formula for joint line movement. My amendment would prevent rates on joint line movements from being higher than the rate formula in the bill.

• 2005

The Vice-Chairman: Mr. Kroeger.

Mr. Kroeger: I have several observations, Mr. Chairman.

First, if the rate for a joint line movement is the same as the rate for a single line movement, then you do not need to include it in the tariff.

Mr. Benjamin: Oh. Then change my amendment . . .

Mr. Kroeger: My second observation is that I do not think it would be normal for the CTC to ask for a joint line movement. The CTC is not a shipper. At the same time, the Canadian Wheat Board is not the only shipper.

[Translation]

essayez de donner au Comité, si vous me permettez d'acagérer un peu, une leçon sur la façon d'exploiter le système ferroviaire. J'estime qu'il serait pous indiqué que vous proposiez votre amendement, car la présidence a été avisée que la motion 46 est un amendement à cet article-là. Vraiment, nous dire comment on change de locomotives et le reste—nous aborderons cela une autre fois, quand le Comité sera intéressé à obtenir des renseignements de cet ordre, et nous ferons venir quelques experts pour cela. Veuillez donc je vous prie, proposer votre amendement.

M. Benjamin: Eh bien, c'est aimable à vous de m'y inviter, monsieur le président.

Très bien, pour faire aboutir l'affaire, je propose de modifier le projet de loi C-155 à l'article 49 en supprimant les lignes 25 à 28 de la page 24 et en remplaçant par ce qui suit, et en renumérotant le paragraphe suivant paragraphe (3):

et doit, pour une campagne agricole, inclure dans son tarif un taux pour les mouvements sur ligne conjointe à la demande de la Commission canadienne des transports ou de la Commission canadienne du blé.

Si quelqu'un veut ajouter à cela l'administrateur de l'Office du transport du grain, je ne m'y oppose pas.

Le paragraphe suivant serait:

Le taux pour les mouvements sur ligne conjointe ne doit pas être supérieur à celui qui s'appliquerait s'il s'agissait de mouvements sur ligne unique.

Le vice-président: Veuillez poursuivre vos notes explicatives.

M. Benjamin: Cela voudrait dire que les taux pour mouvements sur ligne conjointe peuvent être établis à la demande de la CCT ou de la Commission canadienne du blé, et qu'il s ne seraient pas supérieurs aux taux qui s'appliqueraient aux mouvements sur ligne unique. Le projet de loi, tel qu'il est, permettrait aux compagnies de chemins de fer d'imposer des taux supérieurs, pour les mouvements sur ligne conjointe, à ceux calculés selon la formule d'établissement des taux du projet de loi. Mon amendement empêcherait que les taux pour les mouvements sur ligne conjointe ne soient supérieurs à ceux prévus par la formule d'établissement des taux du projet de loi.

Le vice-président: Monsieur Kroeger.

M. Kroeger: J'ai plusieurs remarques à faire, monsieur le président.

Premièrement, si le taux pour les mouvements sur ligne conjointe est le même que celui pour les mouvements sur ligne unique, il n'est pas besoin de l'inclure dans le tarif.

M. Benjamin: Oh. Alors, changez mon amendement . . .

M. Kroeger: Deuxième remarque, je ne crois pas qu'il serait normal que la CCT demande des mouvements sur ligne conjointe. La CCT n'est pas un expéditeur. Par ailleurs, la Commission canadienne du blé n'est pas le seul expéditeur.

[Texte]

My third observation is that if in fact no allowance is made for the extra costs involved in a joint line movement then that would be a disincentive for the railways to engage in joint line movements, including the movement of cars to Churchill and Prince Rupert.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, may I ask Mr. Kroeger this: Instead of calling it a joint line movement, call it what it in fact is, an interline movement in which the through rate will be apportioned percentage-wise, or prorated, amongst the two or more railroads that handle the movement. Why have a separate—what is called joint line? Why not just call it interline, and the same rules that apply to interline apply here?

Mr. Kroeger: With a controlled rate system, you have to make some kind of provision to pick up the extra costs that are involved in the joint line movement.

Mr. Benjamin: But even under interline movements the rates are set in a tariff. They are then a controlled rate; and on an interline movement, whatever the rate is from Regina to New Orleans over four or five different railway lines, that is the rate. The rate is then apportioned amongst each of the railways that handle the traffic over their portion of line.

The Chairman: The Crow does not apply in New Orleans.

Mr. Benjamin: No, but it is a rate that applies all the way through on an interline movement. But in this bill what we call a joint movement is in fact an interline movement, and why should the same principle not apply as it does on all other interline movements? Interline is not just necessarily international; it is also national. Why do we set up a separate regime . . .

The Vice-Chairman: Mr. Hackston will attempt to answer that.

Mr. Hackston.

Mr. Hackston: Mr. Chairman, I think perhaps once again we are getting bogged down in terminology to some extent. There may be a legal distinction of which I am not aware, but I think what Mr. Benjamin is calling interline and what Mr. Kroeger is calling joint line are really the same thing . . .

Mr. Benjamin: Exactly.

Mr. Hackston: —or intended to mean the same thing.

Mr. Benjamin: Yes, but we allow for a different kind of application of rate or switching charges on a joint line movement in this bill than is the practice in an interline movement for grain or anything else. Why?

[Traduction]

Troisième observation, si l'on ne tient pas compte des frais supplémentaires occasionnés par les mouvements sur ligne conjointe, cela découragerait les chemins de fer d'effectuer ces mouvements, y compris les mouvements de wagons à Churchill et à Prince Rupert.

M. Benjamin: Monsieur le président, je poserai à M. Kroeger la question suivante: au lieu d'appeler cela des mouvements sur ligne conjointe, pourquoi ne pas les appeler ce qu'ils sont en réalité, des mouvements interlignes pour lesquels le tarif de transit sera réparti proportionnellement parmi les deux chemins de fer ou plus qui effectuent les mouvements. Pourquoi avoir une catégorie distincte appelée mouvements sur ligne conjointe? Pourquoi ne pas les appeler mouvements interlignes, les mêmes règles qui s'appliquent aux interlignes s'appliquant ici?

M. Kroeger: Sous un régime de taux contrôlé, il faut avoir une disposition quelconque pour tenir compte des coûts supplémentaires occasionnés par les mouvements sur ligne conjointe.

M. Benjamin: Mais même pour les mouvements interlignes, les taux sont fixés dans un tarif, et ils sont alors contrôlés; et dans les mouvements interlignes, quel que soit le taux imposé de Regina à la Nouvelle-Orléans sur quatre ou cinq lignes de chemin de fer différentes, c'est le taux qui s'applique. Le taux est alors réparti proportionnellement parmi chacun des chemins de fer qui effectuent le transport sur leur partie de ligne.

Le président: Le Nid-de-Corbeau ne s'applique pas à la Nouvelle-Orléans.

M. Benjamin: Non, mais dans les mouvements interlignes, il y a un taux qui s'applique du début à la fin. Mais dans ce projet de loi, ce que nous appelons des mouvements conjoints sont en fait des mouvements interlignes, et pourquoi le même principe ne s'appliquerait-il pas à eux comme il s'applique à tous les autres mouvements interlignes? Interlignes n'est pas nécessairement seulement international; c'est aussi intérieur. Pourquoi établissons-nous un régime distinct . . .

Le vice-président: M. Hackston tentera de répondre à cette question.

Monsieur Hackston.

M. Hackston: Monsieur le président, j'estime qu'une fois de plus, nous sommes en train de nous embourber dans des questions de mots. Il y a peut-être une distinction juridique que j'ignore, mais je pense que les mouvements que M. Benjamin appelle interlignes et ceux que M. Kroeger appelle sur ligne conjointe sont en réalité la même chose . . .

M. Benjamin: Exactement.

M. Hackston: . . . ou ceux qui les emploient entendent désigner la même chose.

M. Benjamin: Oui, mais nous permettons dans ce projet de loi l'application aux mouvements sur ligne conjointe d'un taux ou de frais d'aiguillage différents de ce qu'est l'usage pour les mouvements interlignes du grain ou d'autre chose. Pourquoi?

[Text]

The Vice-Chairman: Is it on the amendment, Mr. Mayer?

Mr. Gustafson had his hand up. Your question is not on the amendment, is it, Mr. Gustafson?

Mr. Gustafson: I just have a short question regarding the switching charges. Does the same formula apply for switching on American rail lines as on Canadian? Is the same formula used as is used here?

The Vice-Chairman: Mr. Hackston.

Mr. Hackston: Are you talking about costing, or are you talking about rates?

Mr. Gustafson: I am talking about both, I guess.

Mr. Hackston: Mr. Chairman, perhaps I can take a couple of minutes and try to clarify the situation to which Mr. Benjamin was referring and to which Mr. Gustafson was just referring. Normally, on a movement that involves carriage over the lines of more than one railway, which you may call an interline or joint line movement, the rate that would apply in general terms, if you will, would be higher than it would be if it were it moved over a single line, with the exception of where you run into competitive circumstances, when the carriers who would be involved in the joint line or the interline movement would have to bring their rate down to the level of the single line in order to compete.

• 2010

I do not know whether I have helped matters or confused them some more, but trying to answer Mr. Benjamin's question, we are comparing a system of rates that is really single-line oriented in the bill and putting in something for the exception, if you will, that is not a single-line movement. In normal commercial operations, with the exception of where the carrier has to meet competition for whatever reason—maybe carrier competition or market competition... for a joint line or interline movement the rate would tend to be somewhat higher.

The Vice-Chairman: Will you address Mr. Gustafson's question about American lines?

Mr. Hackston: Most of the traffic that moves from Canada to the United States moves on what are called joint international through rates... your forest products traffic, I suppose, being the major component—and those are basically market-competitive rates. They are rates that are set in order to get the Canadian producer into the U.S. market in competition with producers located, say, in various parts of the United States. It is not done, really, on a costing basis, it is done on a market-competitive basis meeting the competition, so the rate would tend to be the same whether it moved over a joint line or a single line. Costing would really only enter into it if there were some allegation that, perhaps, the railways were in violation of Section 276 of the Railway Act and were carrying the traffic for less than a compensatory rate. I do not know how it really relates to the statutory structure in any way that

[Translation]

Le vice-président: Est-ce à propos de l'amendement, monsieur Mayer?

Mr. Gustafson a levé la main. Votre question n'a pas trait à l'amendement, n'est-ce pas, monsieur Gustafson.

M. Gustafson: Une brève question concernant les frais d'aiguillage. La même formule s'applique-t-elle à l'aiguillage sur les lignes ferroviaires américaines que sur les canadiennes? Utilise-t-on là-bas la même formule qu'ici?

Le vice-président: Monsieur Hackston.

M. Hackston: Voulez-vous parler des coûts, ou des taux?

M. Gustafson: Les deux, à vrai dire.

M. Hackston: Monsieur le président, peut-être puis-je prendre quelques minutes pour tenter de clarifier la situation évoquée par M. Benjamin et après lui M. Gustafson. Normalement, pour les mouvements comportant du transport sur les lignes de plus d'un chemin de fer, que l'on peut appeler mouvements interlignes ou mouvements sur ligne conjointe, le tarif qui s'appliquerait de façon générale, si l'on veut, serait supérieur à celui appliqué aux mouvements sur une ligne unique, à l'exception des cas où se pose la question de la concurrence, où les transporteurs effectuant des mouvements sur ligne conjointe ou interlignes doivent réduire leur tarif au niveau de celui de la ligne unique pour soutenir la concurrence.

Je ne sais si cela aide un peu ou si j'ai ajouté à la confusion, mais pour tenter de répondre à la question de M. Benjamin, nous parlons d'un régime de taux qui est en réalité axé sur les lignes uniques dans le projet de loi et ajoutons quelque chose pour l'exception si l'on veut, que constituent les mouvements non sur ligne unique. Dans les opérations commerciales ordinaires, à l'exception des cas où le transporteur doit soutenir la concurrence pour une raison ou pour une autre—ce peut être la concurrence des transporteurs ou la concurrence du marché—pour les mouvements interlignes ou sur ligne conjointe, le tarif tendrait à être quelque peu supérieur.

Le vice-président: Et la question de M. Gustafson sur les lignes américaines?

M. Hackston: Le plus clair du trafic ferroviaire canadien à destination des États-Unis s'effectue selon des taux appelés taux de transit internationaux conjoints; est surtout visé, j'imagine, le trafic des produits forestiers, et ces taux sont essentiellement fixés pour soutenir la concurrence du marché; le tarif tendra donc à être le même, qu'il s'agisse de mouvements sur une ligne conjointe ou sur une ligne unique. Les coûts n'interviendraient vraiment que si l'on prétendait, par exemple, que les chemins de fer sont en contravention de l'article 276 de la Loi sur les chemins de fer et effectuent le transport à un tarif moins que compensatoire. Je ne vois pas que cela se trouve, à l'égard du tarif inscrit dans la loi, dans un rapport différent de la façon dont un tarif commercial normal s'appliquerait.

[Texte]

is different from the way a normal commercial rate structure would apply.

Mr. Gustafson: That is fine, Mr. Hackston. Thank you.

The Vice-Chairman: Mr. Mayer had a question.

Mr. Mayer: Mr. Chairman, one of the things that occurred to me is that, first of all, this is a peculiar mindset. I find it difficult in some ways to follow it. But has the commission, or has anybody, ever suggested...? Based on the assumption that if you are switching you are doing it because it saves you money, or because it is more efficient, or there is some reason for switching... you just do not switch because you like running CP cars on CN rails and vice versa—what would be wrong with just saying: Look, we are going to allow you guys to charge \$1 a car or \$5 a car, or if you have a yard, or it is a hump yard that is a little more efficient for switching, you get a bit less? Why not just say: We do not care about your costs, we will give you a flat rate for switching, switch all you want?—because presumably they are switching to save a little money. Has anybody ever given any thought to that kind of system? Is there any logic in that kind of observation?

Mr. Hackston: I think, Mr. Chairman, in answer to Mr. Mayer's question, there are switching charges contained in tariffs applying in various locations across the country. I would have to ask Jim Potter, who is sitting behind me and who works for me, about this, but I tend to think they are of a general nature—are they not Jim?... similar, in a manner of speaking, to the last clause we were talking about, where the ancillary, if you will, charges were the same regardless of the shipper's location. The extra switching charges tend to be that way as well.

Mr. Mayer: I guess then the basic question is, why should there be any switching charges at all? Mr. Mazankowski points out that they are going to be making money moving grain. Why should there be any switching charge when you piggyback a semitrailer?

• 2015

The Vice-Chairman: I will bootleg a question in there.

Switching charges do not apply just to grain cars. They apply to every kind of commodity that goes, do they not? If you are going to rectify that in this one Clause 48, I think...

Mr. Mayer: No, that is not my point, Mr. Chairman. I am just trying to get at the rationale. All I am saying is that presumably if you had one rate that included the switching, the ancillary charges, and everything else, then you would just quote a rate. I am wondering why we have to give special consideration to some of these charges. Why could they not just be included in an overall rate? Let the railways get the

[Traduction]

M. Gustafson: Cela est très bien, monsieur Hackston. Je vous remercie.

Le vice-président: M. Mayer avait une question à poser.

M. Mayer: Monsieur le président, il m'est venu à l'esprit que, tout d'abord, il s'agit ici d'une façon de raisonner assez curieuse. J'éprouve certaine difficulté à la suivre. Mais la commission, ou quelqu'un d'autre, a-t-il jamais donné à entendre...? En partant de l'hypothèse que si l'on fait de l'aiguillage, on le fait parce qu'on économise de l'argent, ou parce que ce n'est plus efficace, ou parce qu'il y a une bonne raison de faire de l'aiguillage—on ne fait pas de l'aiguillage simplement parce qu'on aime voir les wagons du CP rouler sur les rails du CN et inversement—qu'y qu'y aurait-il de mal à dire simplement: Écoutez, nous allons vous permettre, les gars, de demander \$1 le wagon ou \$5 le wagon, ou si vous avez une gare de triage, ou c'est une butte de gravité qui est un peu plus efficace pour l'aiguillage, vous obtenez un peu moins? Pourquoi ne pas simplement dire: Peu nous importent vos coûts, nous vous accordons un taux uniforme pour l'aiguillage, aiguillez tant que vous voudrez?—car on peut supposer qu'ils font de l'aiguillage pour sauver un peu d'argent. A-t-on jamais songé à un système comme celui-là? Y a-t-il du sens à une observation de ce genre?

M. Hackston: Monsieur le président, pour répondre à la question de M. Mayer, je crois que des frais d'aiguillage sont compris dans les tarifs appliqués en divers endroits du pays. Il me faudrait m'enquérir sur ce point auprès de Jim Potter, assis derrière moi et qui est l'un de mes collaborateurs, mais je suis enclin à penser que ces frais sont de caractère général—n'est-ce pas Jim?—qu'ils sont semblables, façon de parler, à ceux du dernier article que nous avons traité, où les frais accessoires, si l'on peut dire, sont les mêmes peu importe l'endroit où se trouve l'expéditeur. Il en est de même aussi, en général, des frais supplémentaires d'aiguillage.

M. Mayer: Alors, la question se ramène au fond à ceci: pourquoi devrait-il y avoir aucun frais d'aiguillage? M. Mazankowski fait remarquer qu'ils vont faire de l'argent à transporter le grain. Pourquoi devrait-on percevoir des frais d'aiguillage pour ferrouter un semi-remorque?

Le vice-président: Je vais profiter de l'occasion pour poser une question.

Les frais d'aiguillage ne s'appliquent pas seulement aux wagons qui transportent des céréales mais aux autres denrées aussi, n'est-ce pas? Si vous voulez faire cette rectification dans l'article 48, je crois...

M. Mayer: Ce n'est pas ce que je voulais dire, monsieur le président. J'essaie simplement de comprendre les raisons. Je suppose que si le taux comprenait les frais d'aiguillage et les frais connexes, si tout était compris, il suffirait de spécifier le taux. Je me demande pourquoi il faut détailler certains de ces frais. Pourquoi ne sont-ils pas compris dans un taux global? Que les chemins de fer fassent arriver les wagons à Vancouver

[Text]

cars to Vancouver or wherever in the best way possible, and if they can save some money by switching, fine; if they cannot, do not switch.

The Vice-Chairman: Mr. Lefebvre.

Mr. D. Lefebvre: It is basically that simple, Mr. Mayer. You are right. The railways, according to the bill, are entitled to be paid for their costs. If there are some switching costs, the producers will pay those costs. That is the way the scheme is developed.

The question is what producers are going to pay for those costs. Is it going to be blended in the whole system, or are those producers who choose to ship their grain, who use some joint-line movement and who have additional costs . . . since that group benefits from this additional cost, should they pay for it? That is basically the question. The way the bill is drafted, it says those who benefit from that particular service pay for the additional costs.

Mr. Mayer: What would the railways say if you approached them with that kind of a . . .

Mr. D. Lefebvre: The cost is controlled. It is strictly the direct cost of the switching; no contribution or whatever.

Mr. Mayer: I guess I get a little bit suspicious. The railways may not like me for saying it, although you have to give them credit where credit is due. They have been doing, I think, a good job of moving grain particularly, and other things. But whenever you get into a regulated or a controlled system and there is no room for competition, human nature being what it is, there really is no incentive—I do not want to be unkind—there is not that much incentive to keep all these extra charges down. It is one way of adding on to the cost of moving grain and other things.

The Vice-Chairman: Mr. Kroeger.

Mr. Kroeger: I just wanted to make a very general comment in response to Mr. Mayer's observation.

At least two of the three consultants who appeared in front of the committee confirmed that there are major incentives to the railways in this bill to compete with each other and to keep their costs down, in the sense that you prescribe a freight rate and then whoever gets his costs down the furthest . . .

Mr. Mayer: Makes the most money.

Mr. Kroeger: —makes the most money. And so there is an incentive to the railways to compete and to keep their costs as low as they can.

In this particular case, which is really a rather minor element in the cost structure, all that they are getting back is their out-of-pocket cost. There is not even a contribution.

The Vice-Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: But we are really talking about a principle here. I guess the point that Mr. Mayer is trying to make, and I would like to make as well, is that surely at some

[Translation]

ou à la destination voulue de la meilleure façon possible et s'ils peuvent épargner de l'argent en les faisant changer de voies, tant mieux; si ce n'est pas le cas, les wagons feront le trajet sur la même voie.

Le vice-président: Monsieur Lefebvre.

M. D. Lefebvre: Essentiellement c'est aussi simple que cela, monsieur Mayer. Vous avez raison. D'après le projet de loi, les chemins de fer ont le droit de faire rembourser leurs coûts. S'il y a des coûts liés à l'aiguillage, les producteurs les paieront. C'est ce que prévoit la formule.

Il s'agit de savoir quels producteurs vont payer ces coûts. Ceux-ci seront-ils intégrés à la formule globale ou seront-ce seulement les producteurs qui choisissent de faire transporter leur grain sur une ligne conjointe qui rembourseront les coûts supplémentaires? Voilà la question. Le projet de loi prévoit que ceux qui profitent de ce service payeront les coûts supplémentaires.

M. Mayer: Que diraient les compagnies des chemins de fer si on leur proposait ce genre de . . .

M. D. Lefebvre: Le coût est contrôlé. Il s'agit strictement du coût direct de l'aiguillage; il n'y a pas de subvention ou autre chose.

M. Mayer: Je suppose que je deviens un peu méfiant. Les chemins de fer n'apprécieraient sans doute pas cette remarque, même s'il faut reconnaître à leur crédit qu'ils ont fait du bon travail, surtout pour le transport du grain. Mais dès qu'on instaure un régime réglementé où il n'y a pas de place pour la concurrence, la nature humaine étant ce qu'elle est, il n'y a pas beaucoup d'incitation à restreindre tous ces frais supplémentaires. C'est une façon d'augmenter le coût du transport du grain et d'autres produits.

Le vice-président: Monsieur Kroeger.

M. Kroeger: Je voudrais répondre de façon très générale à l'observation de M. Mayer.

Au moins deux des trois experts-conseils ayant comparu devant le Comité ont confirmé qu'il existe dans ce projet de loi d'importantes incitations pour que les chemins de fer se fassent concurrence et essaient de restreindre leurs coûts dans la mesure où un taux de transport est établi et la compagnie qui réussit le mieux à comprimer ces coûts . . .

M. Mayer: . . . réalise les plus grands bénéfices.

M. Kroeger: . . . exactement. Voilà donc ce qui encourage la concurrence entre les chemins de fer, notamment en ce qui concerne les prix.

Dans ce cas particulier, il s'agit d'un élément plutôt mineur des coûts, les compagnies se font rembourser seulement leurs coûts directs. Il n'y a même pas de subvention.

Le vice-président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Mais c'est surtout le principe qui nous intéresse ici. Je suppose que M. Mayer veut dire qu'un de ces jours, les chemins de fer vont essayer d'augmenter leur part du

[*Texte*]

point in time the railways are going to be going out after this traffic. I sense that by 1990, 1991, when the freight rate is going to be \$45-plus per tonne for moving grain, hopefully they will be fighting to see who can get the most traffic.

Mr. Kroeger: We hope so.

Mr. Mazankowski: Then surely there should be some provision here—does that allow sufficient provision for them to say, gosh, we want this traffic so badly we are going to absorb the switching costs?

An hon. Member: They might, someday.

Mr. Mazankowski: We seem to be incorporating that into this bill on the basis that moving grain is a losing proposition. I submit to you that when the freight rate increases to 10 times the level that it is at the present time, there very well may be a rush to get the bulk of the grain traffic. Yet you are going to allow the railways to saddle an additional burden on the producers by allowing them justifiably to charge switching costs, which under normal competitive forces they may normally . . .

• 2020

Mr. Kroeger: That is not authorized . . . [*Inaudible—Editor*]

Mr. Mazankowski: Yes, but if they are justified, if real costs are incurred, then they can charge them. The commission will have no choice but to allow them. But if you allowed some freedom there to forgo the switching costs if and when the efficiency improved and the volumes improved, and the rate structure was such that grain was a real paying proposition . . .

We have a cost plus freight rate structure enshrined, and now we have a cost plus freight rate structure plus additional services that are going to be tacked on. It really boggles the mind. Some things are going to be monitored and regulated by the CTC and other things will be—well, the sky is the limit, arbitrary, charge whatever you can.

The Vice-Chairman: Mr. Kroeger.

Mr. Mazankowski: I see that my CP friends love me for this.

Mr. Kroeger: I am not sure on what items Mr. Mazankowski says the sky will be the limit.

Mr. Mazankowski: Ancillary charges.

Mr. Kroeger: All right, but insofar as this bill is concerned, there is a . . .

Mr. Mazankowski: Well, I tried to put something in this bill that would monitor ancillary charges. You are prepared to monitor switching charges but not ancillary charges, but you still have not convinced me that that is correct. If you are going to monitor one, monitor them both or else take them all out.

[*Traduction*]

marché. Vers 1990, 1991, quand le frais de transport du grain sera dans l'ordre de \$45 et plus par tonne, j'espère que les compagnies vont se concurrencer pour aggrandir leur part du marché.

M. Kroeger: Nous l'espérons.

M. Mazankowski: Cette disposition leur donnerait-elle la possibilité d'absorber les coûts d'aiguillage afin de s'attirer des clients?

Une voix: C'est une possibilité un de ces jours.

M. Mazankowski: Cette disposition semble être figée dans le projet de loi comme s'il était certain que le transport du grain serait toujours une mauvaise affaire. À mon avis, quand le taux du transport sera décuplé, il se peut fort bien que les transporteurs veuillent se battre pour obtenir la part du lion. Mais vous allez permettre aux chemins de fer d'imposer un fardeau supplémentaire sur les producteurs en leur donnant le droit de faire payer les coûts d'aiguillage qui, dans une situation concurrentielle normale, seraient peut-être absorbés . . .

M. Kroeger: Ce n'est pas autorisé . . . [*inaudible—note de l'éditeur*]

M. Mazankowski: Oui, mais s'il y a effectivement des coûts, ils peuvent les faire rembourser. La Commission sera obligée de les autoriser. Mais si vous leur donniez la possibilité d'absorber les coûts de changement de voie, une fois obtenu de meilleurs volumes et efficacité, et si barème des taux était basé sur le principe que le transport du grain peut être une affaire rentable . . .

Nous avons déjà un barème qui doit être scrupuleusement respecté et voici que nous allons y ajouter les coûts et les frais des services supplémentaires. C'est ahurissant. Certaines choses seront surveillées et réglementées par la Société et pour d'autres . . . il n'y a pas de limites, c'est tout à fait arbitraire, on peut faire payer ce que l'on veut.

Le vice-président: Monsieur Kroeger.

M. Mazankowski: Je vois que mes amis du CP apprécient beaucoup mon intervention.

M. Kroeger: Je ne comprends pas au sujet de quel poste M. Mazankowski dit qu'il n'y aura pas de limites.

M. Mazankowski: Les frais accessoires.

M. Kroeger: Très bien, mais en ce qui concerne le projet de loi, il y a . . .

M. Mazankowski: J'ai essayé de faire inclure dans le projet de loi une disposition exigeant un contrôle des frais accessoires. Vous êtes disposé à contrôler les frais de changement de voie, mais pas les frais accessoires et vous ne m'avez pas encore convaincu du bien-fondé de votre position. Si un contrôle est prévu pour l'un, cela devrait être la même chose pour l'autre ou bien il faudrait le supprimer carrément.

[Text]

The Vice-Chairman: Mr. Mazankowski, please, let us not argue with the witness. Let us let him answer the question.

Mr. Mazankowski: Well, I get worked up a little, Mr. Chairman. This thing is getting pretty dead and I thought maybe I would just add a little spice or life to the committee.

The Vice-Chairman: Mr. Kroeger, we will allow you to give the answer, and then I will move on to Mr. Benjamin.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): As long as you do not create another outburst.

Mr. Kroeger: I will be as short as I can.

On the first point, the real question is how far you want to extend regulation. A case can be made for regulating the price of almost anything. Unless you look at the cumulative effect of regulation, and then look at the rather good experience that Canada has had since 1967 with comprehensive deregulation, then, yes, one ends up extending the regulation to one commodity after another after another. That is the general answer to the point Mr. Mazankowski made earlier.

On the question of these charges, I think it is important to be clear on what Mr. Lefebvre said. Either the extra costs of switching, which are not all that big in the scheme of things...

Mr. Mazankowski: It is the principle I am talking about here.

Mr. Kroeger: —are going to be borne by the people who are moving the grain to Prince Rupert, or they will be spread across all the producers in the system, and the producers in Manitoba who do not ship any grain to Prince Rupert would be helping to pay for the extra costs of switching and to move grain to Prince Rupert.

Mr. Mazankowski: You have that now, Mr. Chairman, because the people who move their grain out the west coast subsidize the people who move it through the St. Lawrence Seaway. There is a difference of about 25¢ a bushel. The Alberta shippers and part of the Saskatchewan shippers who move their grain through the Port of Vancouver are in fact subsidizing those shippers who move their grain primarily through the St. Lawrence Seaway. So you have that kind of averaging out. Why cannot you do the same thing here? It is a hodge-podge. It is a selective amnesia.

The Vice-Chairman: Mr. Benjamin, you had your hand up. When I recognize you, you are concluding debate on your amendment because I am not going any further with this.

Mr. Benjamin: Well, all right. I was really getting the answers to some more questions. Mr. Althouse had his hand up.

The Vice-Chairman: After you. I take them in sequence. When you come in I am closing the debate on this.

Mr. Benjamin: Oh, well then, I will yield to Mr. Althouse and I will close later. I have some more questions of the officials on this issue. Mr. Mazankowski has raised some

[Translation]

Le vice-président: Monsieur Mazankowski, je vous demande de ne pas commencer une discussion avec le témoin. Qu'il puisse répondre à la question.

M. Mazankowski: Je m'échauffe parfois monsieur le président. La réunion commence à manquer un peu d'entrain, j'ai pensé y ajouter un peu de vie.

Le vice-président: Monsieur Kroeger, vous pourrez répondre et je donne ensuite la parole à M. Benjamin.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Pourvu que vous ne fassiez pas une autre scène.

M. Kroeger: Je serai aussi bref que possible.

Pour ce qui est du premier point, il s'agit de savoir jusqu'à quel point vous voulez réglementer. On pourrait présenter des arguments en faveur de la réglementation de presque tout. À moins d'étudier les faits d'ensemble de la réglementation, et de considérer les résultats plutôt encourageants de la déréglementation au Canada depuis 1967, on finit par étendre la réglementation à un produit après l'autre. Voilà la réponse générale à l'observation de M. Mazankowski.

En ce qui concerne les frais, il est important de bien comprendre la réponse de M. Lefebvre. Ou bien les coûts supplémentaires reliés au changement de voie ou à l'aiguillage, qui ne constituent pas une composante majeure...

M. Mazankowski: Je parle ici du principe de la question.

M. Kroeger: ... seront supportés par les expéditeurs de grain jusqu'à Prince Rupert, où ils seront répartis parmi tous les producteurs, et les producteurs du Manitoba qui ne transportent pas de céréales jusqu'à Prince Rupert contribueront à payer ces coûts supplémentaires de changement de voie.

M. Mazankowski: C'est ainsi que cela se passe actuellement, monsieur le président, dans la mesure où ceux qui transportent leur grain jusqu'à la côte ouest subventionnent ceux qui le font transporter par la voie maritime du Saint-Laurent. Il y a une différence d'environ 25c. par boisseau. Les expéditeurs de l'Alberta et une partie de la Saskatchewan qui font transporter leurs céréales par le port de Vancouver subventionnent les expéditeurs qui se servent essentiellement de la Voie maritime du Saint-Laurent. Il est donc possible de répartir les coûts. Pourquoi pas dans ce cas-ci? C'est un fatras. Vous avez deux poids et deux mesures.

Le vice-président: Monsieur Benjamin, vous vouliez parler. Quand vous aurez la parole, vous pourrez conclure le débat au sujet de cet amendement, je ne permets pas d'autre intervention.

M. Benjamin: Très bien. Je cherchais à obtenir quelques réponses. M. Althouse voulait parler aussi.

Le vice-président: Après vous. Quand vous aurez parlé, la discussion sur cette question sera close.

M. Benjamin: Eh bien, je vais céder la parole à M. Althouse et je vais terminer plus tard. J'ai quelques questions à ce sujet à poser aux fonctionnaires. Comme moi, M. Mazankowski a

[Texte]

matters, and I have, which have not been justified according to what is in the legislation in terms of present and future practices.

The Vice-Chairman: All right. You are leaving it to Mr. Althouse, and then we will take you and close debate.

Mr. Althouse.

Mr. Althouse: I am having a great deal of difficulty understanding the need for an extra switching charge. I guess maybe it is because I am stuck on my perception of the agreements that exist now. I would like the officials to perhaps correct any misconceptions that I might have.

It seems to me that when you take a look at at least one of the interchange arrangements that seem to be taking place now at Calgary and at Edmonton . . .

• 2025

Am I correct in thinking that CP grain picked up in northern Saskatchewan is priced from northern Saskatchewan point on CP line to Calgary and then to Vancouver? And, at the same time, CN grain picked up in southern Saskatchewan is priced from that point through Edmonton to Vancouver or wherever. The advantage for the railways to have their interchange agreement is the amount of money that each of them picks up on the distance between Calgary and Edmonton, which neither of them actually travel. Is that now taking the place of a switching arrangement or am I wrong in the way they priced it and the incentive for that switching arrangement?

The Vice-Chairman: Mr. Hackston.

Mr. Hackston: No. I think Mr. Althouse is right. The other benefit in this is that they do less work, I would think. So it tends to add to the efficiency of the system.

Mr. Althouse: So now the cost of switching is part of the rate; there is an incentive in the system, as it is now, to in fact take the shortest route, even if it is on a competitor's line?

Mr. Hackston: Whether the cost of switching is in the rate, frankly, I do not think it is.

Mr. Althouse: Is there no switching if they went the regular way? Would they not go through switches to go from northern Saskatchewan to Calgary to Vancouver?

Mr. Hackston: Physically, yes. But the cost of it I think is the point you were making. There is nothing built into the rate, if you will, to cover whatever the cost of the switching on that is, because there is a quid pro quo. The railways are getting paid for hauling something, I suppose, for a longer distance than it actually moves, if you will, because they have this trade-off at Calgary and Edmonton.

Mr. Althouse: Mr. Chairman, it sounds to me as though we have a cost that is recognized as being built into the system by the railways that is now being added. Since there is a piece of

[Traduction]

soulevé certains points qui n'ont pas été justifiés compte tenu des pratiques actuelles et de ce qui sera prévu dans la Loi.

Le vice-président: Très bien. M. Althouse pourra parler et vous mettrez fin au débat.

Monsieur Althouse.

M. Althouse: J'ai beaucoup de mal à comprendre la nécessité de frais supplémentaires en cas de changement de voie ou de réseau. Peut-être que c'est à cause de mon interprétation des arrangements actuels. Je voudrais que les fonctionnaires me corrigent si je me trompe.

D'après moi, l'un des accords concernant le changement de réseau que l'on semble suivre maintenant à Calgary et à Edmonton . . .

Est-il exact que le taux établi pour le grain transporté par le CP du nord de la Saskatchewan est déterminé à partir du point de chargement sur la ligne CP pour le parcours jusqu'à Calgary et ensuite Vancouver? Et, de la même façon, le prix pour le grain transporté par le CN dans le sud de la Saskatchewan est calculé à partir du point de chargement pour le parcours jusqu'à Edmonton ou Vancouver? L'avantage de cet échange pour les chemins de fer tient au fait que chaque compagnie obtient un paiement pour la distance entre Calgary et Edmonton sans devoir vraiment la parcourir. Est-ce bien la pratique actuelle en ce qui concerne les prix et les changes ou est-ce que je me trompe?

Le vice-président: Monsieur Hackston.

M. Hackston: Je crois que M. Althouse a raison. Je crois que l'autre avantage est que cela représente moins de travail pour les chemins de fer et a donc tendance à améliorer l'efficacité du système.

M. Althouse: Donc le coût de changement de voie ou de réseau fait partie du taux; le régime actuel encourage les chemins de fer à suivre la voie la plus courte, même si c'est la voie du concurrent, n'est-ce pas?

M. Hackston: Quant à savoir si le coût de changement de voie est compris dans le taux, je vous dirais franchement que je ne le crois pas.

M. Althouse: Ne faudrait-il pas changer de voie s'il suivait le parcours plus habituel? Ne faudrait-il pas changer de voie pour aller du nord de la Saskatchewan jusqu'à Calgary ou Vancouver?

M. Hackston: Oui. Mais je crois que c'était le coût qui vous intéressait. Il n'y a rien de prévu dans le taux pour couvrir le coût de l'aiguillage car il y a compensation. On paie les chemins de fer pour transporter un produit sur une plus longue distance qu'ils ne font en réalité car il y a compensation à Calgary et à Edmonton.

M. Althouse: Monsieur le président, j'ai l'impression qu'il y a ici un coût qui est reconnu comme faisant partie de la formule actuelle mais qui sera ajouté maintenant en supplé-

[Text]

legislation coming, they seem to have managed to work in another cost. I suppose it is a little bit like a cattle producer writing in a manure spreading charge—tacking that on to the price of a cow when negotiations come up again.

The Vice-Chairman: He could make a lot of money here with that . . .

Mr. Althouse: I think that is what they are doing with this switching charge, Mr. Chairman. It does not seem to have been there before this legislation came along to allow for another input.

The Vice-Chairman: Mr. Benjamin, are you ready to go?

Mr. Benjamin: Nobody else wants in on this? It is amazing; it is amazing.

The Vice-Chairman: Wind it up so we can call the question.

Mr. Benjamin: Oh, I will wind this up between now and midnight.

Mr. Chairman, we could compare this situation to going to your favourite car dealer, even in Vegreville, and he says, you can have this car for \$5,000, but it is another \$15,000 for the ignition keys in order for you to drive it out of here.

An hon. Member: The tires are extra.

Mr. Benjamin: Yes. Or the tires or the bolts on the wheels or whatever.

Mr. Chairman, my amendment that I have moved, No. 46, and then my two subsequent amendments, affecting Clauses 48 and 49 fit together.

In Clause 48 we are talking about rates on joint line movement, which is in fact an interline movement. My amendment establishes the rates for a joint line movement exactly the same as an interline movement. Or to put it another way, as a single-line movement, that the rate is the rate from A to C—even if it changes railways at B, the rate is the same. And that is what my amendment in Clause 48 does in lines 29 to 31.

• 2030

Then, subsequent to that, I have a further amendment to Clause 48, and another one to Clause 49, which gets you into the whole matter of switching charges.

I want to illustrate this argument, Mr. Chairman, by showing that there is nothing new about the two railroads' co-operating.

When I worked in the Drumheller Valley at East Coulee and Kneehill, where 15, 18 or 20 coal mines were operating, some of the mines were on a CP track and some of them were on a CN track. Every night at midnight or at 2.00 a.m. a CN locomotive would be picking up cars at mines on CN tracks. Some of them were CN cars and some of them were CP cars. It was a joint yard. There was a CP locomotive going down CP tracks picking up cars at the mines there. Some of them were

[Translation]

ment. Les chemins de fer semblent avoir trouvé un nouveau coût pour ce projet de loi. C'est comme si un éleveur de bétail voulait inclure dans le prix de la vache le coût que représente le fait de répandre le fumier.

Le vice-président: Cela pourrait lui rapporter gros s'il venait ici . . .

M. Althouse: Je crois que c'est ce qu'on fait dans le cas des frais d'aiguillage, monsieur le président. Cela ne semble pas avoir existé avant que ce projet de loi n'en n'ait donné la possibilité.

Le vice-président: Monsieur Benjamin, êtes-vous prêt?

M. Benjamin: Personne d'autres ne veut parler? Je n'en reviens pas.

Le vice-président: Dites ce que vous avez à dire pour que nous puissions mettre l'amendement aux voix.

M. Benjamin: Oui, je vais terminer entre maintenant et minuit.

Monsieur le président, si on voulait faire une comparaison, on pourrait dire que c'est comme si on allait à son concessionnaire d'automobiles, même à Vegreville, qui vous proposait une voiture pour \$5,000 en demandant encore \$15,000 pour la clé de contact.

Une voix: Et un supplément pour les pneus.

M. Benjamin: Oui. Les pneus ou les boulons des roues ou autre chose.

Monsieur le président, mon amendement numéro 46 et mes deux amendements suivants, qui portent sur les articles 48 et 49 font un ensemble.

A l'article 48 il est question de taux sur une ligne conjointe, c'est-à-dire un mouvement entre les deux réseaux. Mon amendement aurait pour effet d'établir le même taux pour un mouvement sur ligne conjointe que pour un mouvement empruntant deux lignes. Ou pour l'exprimer autrement, ce serait comme un mouvement sur une ligne simple, c'est-à-dire que le taux pour un mouvement de A jusqu'à C, même s'il y a un changement de ligne au point B, serait le même que pour un mouvement direct.

J'ai ensuite un autre amendement à l'article 48, et un autre à l'article 49 qui traite de toute cette question de frais d'aiguillage.

Je voudrais illustrer mon argument, monsieur le président, en vous donnant un exemple de la collaboration qui a déjà existé entre les compagnies de chemin de fer.

Quand je travaillais dans la vallée Drumheller à East Coulee and Kneehill, où on exploitait 15, 18 ou 20 mines de charbon, certaines des mines se trouvaient sur une voie du CP et d'autres sur une voie du CN. Chaque nuit à minuit ou à 2h00 du matin, une locomotive du CN allait chercher des wagons près des mines sur la voie du CN. Certains des wagons appartenaient au CN et d'autres au CP. C'était une gare utilisée par les deux. Il y avait aussi une locomotive du CP qui

[Texte]

CP cars and some of them were CN cars. Track one in the assembly yard was where the CN locomotives switched in the CN cars, and on track two they switched in the CP cars. The CP locomotive switched the CN cars into track one and the CP cars into track two. They balanced out and exchanged their information every 30 days—and I had to make out the damned report, which was as long as your arm . . .

The Vice-Chairman: On a point of order, Mr. Loiselle.

Mr. Benjamin: —and there were no . . .

The Vice-Chairman: Order.

Mr. Benjamin: —there were no switching charges.

The Vice-Chairman: Please. There is a point of order by a member.

Mr. Loiselle.

Mr. Benjamin: There were no switching charges.

The Vice-Chairman: Mr. Loiselle.

M. Loiselle: Monsieur le président, je veux bien avoir des cours sur le *switching* des trains, mais le Comité a été invité par les compagnies de chemin de fer à aller se familiariser avec le *switching* des trains. Est-ce que l'on ne pourrait pas y aller au lieu d'écouter cela? Merci.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman.

We are now at a place in the bill that involves switching, and I am trying to give the hon. member, my colleague, a little training course which could apply in this bill on interline . . .

Mr. Mayer: Is that a CP train or a CN train?

Mr. Benjamin: Both.

The Vice-Chairman: Mr. Benjamin . . .

Mr. Benjamin: But in any event . . .

The Vice-Chairman: —I would like to point out that nothing you are saying is convincing the members to vote for or against your amendment. Now could I call the question on your amendment?

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I hope it is convincing my colleagues that the way the bill now reads it allows . . . We are at the part about the switching charges and interline rates, or joint line rates. That is the part we are on, and that is exactly what I am talking about. If that is not in order, then let us adjourn the meeting. I am talking about what is in the clause, what is in my amendment.

The Vice-Chairman: Okay . . .

Mr. Benjamin: My amendment means that the rate that applies on interline—the officials want to call it joint line—will be the same as on a single line movement. There is no reason for a higher rate because it goes over two or more lines.

The Vice-Chairman: I am sure that is understood by the members, and I will call the question.

Amendment negated.

[Traduction]

allait chercher des wagons sur la voie du CP. Certains des wagons appartenait au CP et d'autres au CN. Les locomotives de manoeuvre du CN aiguillaient les wagons du CN sur la voie un et sur la voie deux, les wagons du CP. Les locomotives du CP le faisaient dans le sens contraire. De cette façon, les compagnies ne perdaient rien et elles échangeaient des renseignements tous les 30 jours, je devais faire un rapport très élaboré . . .

Le vice-président: M. Loiselle invoque le Règlement.

M. Benjamin: . . . et il n'y avait pas . . .

Le vice-président: À l'ordre.

M. Benjamin: . . . de frais d'aiguillage.

Le vice-président: À l'ordre, il y a un rappel au Règlement.

Monsieur Loiselle.

M. Benjamin: Il n'y avait pas de frais d'aiguillage.

Le vice-président: Monsieur Loiselle.

Mr. Loiselle: Mr. Chairman, I am quite willing to find out about the switching of trains but the committee was invited by the railway companies to attend a briefing session. Would not that be preferable to a course by Mr. Benjamin?

M. Benjamin: Merci, monsieur le président.

Nous parlons ici d'une partie du projet de loi qui porte sur l'aiguillage et le changement de voie et j'essaie d'apprendre un peu à mon collègue concernant ce sujet . . .

M. Mayer: Est-ce un train du CP ou du CN?

M. Benjamin: Des deux.

Le vice-président: Monsieur Benjamin . . .

M. Benjamin: Mais quoi qu'il en soit . . .

Le vice-président: . . . je voudrais vous rappeler que rien de ce que vous dites ne donne aux membres des raisons de voter en faveur de votre amendement ou contre votre amendement. Pourrais-je le mettre aux voix maintenant?

M. Benjamin: Monsieur le président, je crois que j'arrive à persuader mes collègues du fait que dans sa version actuelle, le projet de loi permet . . . Nous parlons ici de frais d'aiguillage et de taux pour un mouvement sur deux lignes ou une ligne conjointe. Je parle donc de l'article qui nous intéresse. Si cela n'est pas recevable, ajournons la séance. Je parle ici de ce qui est prévu dans l'article, c'est le sujet de mon amendement.

Le vice-président: Très bien . . .

M. Benjamin: D'après mon amendement, le taux applicable à un mouvement sur deux lignes . . . les fonctionnaires veulent l'appeler une ligne conjointe . . . sera le même qu'un mouvement sur une ligne simple. Il n'y a pas de raison d'augmenter le taux parce que le mouvement est sur deux lignes ou plus.

Le vice-président: Je suis sûr que cela est compris par les membres et je vais maintenant passer au vote.

L'amendement est rejeté.

[Text]

The Vice-Chairman: We have another amendment by Mr. Benjamin, which adds a subclause (4).

Mr. Benjamin, will you propose it, please?

Mr. Benjamin: I guess I should have read all three amendments at once so they could get the whole picture . . .

The Vice-Chairman: It would have helped, yes.

Mr. Benjamin: —but I do not think you would have let me, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Well, it is motion 47, and it is another subclause.

Mr. Benjamin: Yes, sir.

I would move that Bill C-155 be amended in Clause 48 by adding the following immediately after line 35 at page 24 thereof:

(4) Notwithstanding

• 2035

That is a favourite word in lots of legislation.

(4) Notwithstanding subsection (1), the Commission shall prevent backhauls and crosshauls of grain by requiring the railway companies to file rates for joint line movements that would be applicable if the rate was filed as if it were a single line movement.

I think that is fairly self-explanatory; and of course it would apply even better if my previous motion had passed.

The Vice-Chairman: I understand that.

Since it is self-explanatory, I will call the question.

Mr. Benjamin: Does no one want in on this?

Mr. Althouse: I think if we have already allowed for the switching charge on top of the current rates, government members should consider very carefully throwing this one out, because this one would give them the right to collect, in the case we dealt with before, revenue between Calgary and Edmonton for which they would have done absolutely nothing. If we get up to 5 to 12 times the current rate, that is a terrific lot of money for doing nothing and having to pay a switching charge on top of it. This would make certain that sort of thing did not happen. It is a slightly different case from the other, and I think you would look pretty silly and wasteful if you do not support this kind of thing—to allow that kind of a rip-off to occur.

Amendment negated on division: yeas 4, nays 5.

Clause 48, as amended, agreed to: yeas 5, nays 4.

Mr. Benjamin: A point of order, Mr. Chairman.

[Translation]

Le vice-président: Nous avons un autre amendement proposé par M. Benjamin qui ajoute un paragraphe 4.

Monsieur Benjamin, voulez-vous le proposer?

M. Benjamin: Je crois que j'aurais dû lire les trois amendements ensemble pour que vous compreniez les faits globalement . . .

Le vice-président: Cela aurait été utile, effectivement.

M. Benjamin: . . . mais je ne pense pas que vous l'auriez permis, monsieur le président.

Le vice-président: Eh bien, c'est la motion 47 et elle crée un autre paragraphe.

M. Benjamin: Oui, monsieur.

Je propose que le projet de loi C-155 soit modifié à l'article 48 par l'insertion à la ligne 35, page 24, des mots suivants:

(4) par dérogation . . .

C'est là un mot qu'on aime bien utiliser dans une foule de lois.

(4) Nonobstant le paragraphe (1), la Commission empêchera les retours légers et les mouvements de transport du grain en croisé en obligeant les compagnies de chemins de fer à réclamer, à l'égard des mouvements de grain sur ligne conjointe, des tarifs qui s'appliqueraient si le tarif était réclamé comme s'appliquant à un mouvement sur une seule ligne.

Je crois que ce texte n'a pas besoin d'être expliqué davantage; et, bien sûr, il s'appliquerait encore mieux si ma motion précédente avait été adoptée.

Le vice-président: Je comprends cela.

Puisqu'il n'a pas besoin d'être expliqué davantage, je vais demander que l'on procède au vote.

M. Benjamin: Personne ne veut commenter cela davantage?

M. Althouse: Je pense que, si nous avons déjà permis des frais d'aiguillage s'ajoutant au tarif actuel, les députés gouvernementaux devraient se demander très sérieusement s'ils doivent rejeter celui-ci puisque cela leur donnerait le droit de percevoir, dans le cas dont nous nous sommes occupés précédemment, des revenus entre Calgary et Edmonton alors qu'ils n'auraient fait absolument rien sur cette ligne. Si nous en arrivons à 5 à 12 fois le tarif actuel, c'est beaucoup d'argent pour ne rien faire, surtout s'il faut payer des frais d'aiguillage en sus. Cela viserait à faire en sorte que ce genre de chose ne se produise pas. C'est un cas quelque peu différent de l'autre, et je pense que vous auriez l'air assez ridicules et gaspilleurs si vous ne deviez pas appuyer ce genre de chose—en permettant ce genre d'exploitation.

L'amendement est rejeté: 4 pour, 5 contre.

L'article 48 modifié est accepté: pour 5, contre 4.

M. Benjamin: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

[Texte]

• 2040

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Again, with extreme reluctance and hesitation to advise experts in the Chair—but is it not correct that in recorded votes in committee the Chair calls the names of all the members in alphabetical order, marks down their nays and yeas, and then adds up the yeas and nays? He does not go to one side of the table and then to the other side of the table.

The Chairman: We are doing it in much the same manner as that in which we do it in the House, Mr. Benjamin, and I do not know that there is any absolutely hard and fast rule. I do it on one side in alphabetical order and then I do it on the other side in alphabetical order, and it is hard enough to keep it in alphabetical order in that way.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I could be wrong, but I was under the understanding that the rules are that on a recorded vote in a committee the names of all the members of the committee are called in alphabetical order. The yeas and nays are marked down and the yeas and the nays are added up by the clerk and so reported to the Chair.

The Chairman: The clerk always reports it to the Chair.

Mr. Benjamin: I know, but the Chair has not been calling for it properly.

The Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I do not often agree with Mr. Benjamin, but I think he has a valid point.

The Chairman: He may well; and I am going to check the rules.

Mr. Mazankowski: I guess what Mr. Benjamin is suggesting to you, Mr. Chairman, is that you clean up your act.

The Chairman: I will make a bargain with both you and Mr. Benjamin. I will if you will.

We are now on Clause 49. When we finish that, I will read the rule on recorded votes—before we take a recorded vote on Clause 49.

On Clause 49

The Chairman: Clause 49.(1) and (2).

Mr. Neil.

Mr. Neil: Thank you, Mr. Chairman.

I have read Clause 49.(1) with some interest, and I think it is important that we have on the record a comparison of the situation as it presently exists and the situation as it will exist after the passage of this bill. One of the witnesses talked about Scott, Saskatchewan as being a mid-point between the Thunder Bay area and the west coast. Am I correct, Mr. Kroeger, in assuming that under the present regime when grain moves, say, from Scott or any other point in Saskatchewan to the west coast or Thunder Bay, whether it not moves from one line to the other, the railways are only paid the Crow

[Traduction]

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Encore une fois, c'est avec beaucoup de réticence et d'hésitation que j'avise les experts qui occupent la présidence... mais n'est-il pas exact que, dans les votes inscrits en comité, le président nomme tous les membres par ordre alphabétique, indique s'ils votent pour ou contre puis additionne les votes pour et les votes contre. Il ne s'occupe pas d'un côté de la table, puis de l'autre.

Le président: Nous procédons à peu près de la même manière qu'à la Chambre, monsieur Benjamin et je ne sache pas qu'il existe de règle absolument inflexible. Je m'occupe d'un côté selon l'ordre alphabétique puis de l'autre selon l'ordre alphabétique et c'est déjà assez difficile de suivre l'ordre alphabétique de cette manière.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'ai peut-être tort, mais je croyais que les règles veulent que lors d'un vote inscrit dans un comité, les noms de tous les membres du comité soient donnés dans l'ordre alphabétique. Les votes pour et les votes contre sont inscrits puis ils sont additionnés par le greffier et communiqués de cette manière au président.

Le président: Le greffier fait toujours rapport au président.

M. Benjamin: Je sais, mais le président n'a pas fait l'appel des noms correctement.

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, il n'arrive pas souvent que je sois d'accord avec M. Benjamin, mais je crois que, cette fois-ci, il a peut-être raison.

Le président: C'est possible; et je vais vérifier les règles.

M. Mazankowski: Je pense que, ce que M. Benjamin vous suggère, monsieur le président, c'est de vous montrer plus méticuleux.

Le président: Je suis disposé à conclure une entente avec vous et M. Benjamin. Je le ferai si vous le faites d'abord.

Nous sommes rendus à l'article 49. Lorsque nous aurons terminé cela, je lirai la règle régissant les votes inscrits, avant que nous procédions à un vote inscrit au sujet de l'article 49.

On passe à l'article 49.

Le président: Sous-articles 49.(1) et (2).

Monsieur Neil.

M. Neil: Merci, Monsieur le président.

J'ai lu le sous-article 49.(1) avec un certain intérêt et je pense qu'il est important que nous versions au dossier une comparaison entre la situation actuelle et celle qui existera après l'adoption de ce projet de loi. Un des témoins a dit que Scott, Saskatchewan, se trouve à mi-chemin entre la région de Thunder Bay et la côte occidentale. Ai-je raison, M. Kroeger, de supposer que, en vertu du régime actuel, lorsque du grain est transporté, par exemple entre Scott ou n'importe quel autre endroit de la Saskatchewan et la côte occidentale ou Thunder Bay, qu'ils passent ou non d'une ligne à l'autre, les chemins de

[Text]

rate, period? There is no allowance for interchange. There are no ancillary charges. The railways carry it from the elevator, from a branch line, to export position for the Crow rate. Is that right?

Mr. Kroeger: That is correct, Mr. Chairman.

• 2045

Mr. Neil: Under the provisions of Bill C-155 I gather that this will all change, and I am wondering if you can tell this committee what will happen under the provisions of this bill. The railways will get a compensatory rate. Is this not correct? I gather that they will also be allowed to be paid if there is an interchange?

Mr. Kroeger: Yes.

Mr. Neil: I gather as well that the railways will be entitled to be paid for moving grain in the vicinity of a port for unloading purposes under Clause 49.(1). Is this not correct?

Mr. Kroeger: No, those are excepted in Clause 49.(1), Mr. Chairman. I am informed that those charges are part of the single line rate.

Mr. Neil: They are part of the single line rate?

Mr. Kroeger: Yes, sir.

Mr. Neil: Would the upkeep of those yards and lines be part of the cost of moving grain in determining the . . .

Mr. Kroeger: I think it would be for the CTC to ascertain in each case what kind of upkeep was involved and what its relationship to grain movement was.

Mr. Neil: But there is a possibility in determining the line-related costs, for example, of moving grain that certain costs related to these lines in the yards would be added on?

Mr. Kroeger: I think they could be, yes, Mr. Chairman.

Mr. Neil: Are there any other costs that could be assessed with respect to the movement of grain from the country elevator to port position or export position, what you might call ancillary charges? Would they charge so much for blowing the whistle as they passed through?

Mr. Kroeger: No . . .

Mr. Neil: I am being facetious.

Mr. Kroeger: —I do not think so, Mr. Chairman, but the basic principle is that one way or another the costs are to be covered. It is a compensatory regime.

For the most part costs are covered by the system of averaging that I was describing to Mr. Mazankowski earlier. However, there are a few provisions which relate to special situations that can arise. A cost is incurred for some reason or other and most of the costs are spread right across the system and are therefore shared by all producers. There can be cases

[Translation]

fer reçoivent uniquement le tarif du Nid-du-Corbeau? Rien n'est accordé à des fins d'échange. Il n'y a pas de frais secondaires. Les chemins de fer transportent le grain de l'élevateur, d'un embranchement à un poste d'exportation au tarif du Nid-du-Corbeau. Est-ce exact?

M. Kroeger: C'est exact, monsieur le président.

M. Neil: Selon les dispositions du projet de loi C-155, j'ai l'impression que tout cela va changer et je me demande si vous pouvez dire au Comité ce qui va se produire selon les dispositions de ce projet de loi. Les chemins de fer vont obtenir un tarif compensatoire. N'est-ce pas exact? Je crois qu'ils vont aussi percevoir des frais s'il y a échange.

M. Kroeger: Oui.

M. Neil: Je pense en outre que les chemins de fer vont être autorisés à percevoir des frais pour le transport du grain à proximité d'un port pour déchargement en vertu de l'alinéa 49.(1). N'est-ce pas exact?

M. Kroeger: Non, ces coûts font l'objet d'une exception dans l'alinéa (49).(1), monsieur le président. On me dit que ces frais font partie des tarifs qui s'appliquent à une ligne unique.

M. Neil: Ils font partie du tarif qui s'applique à une ligne unique?

M. Kroeger: Oui, monsieur.

M. Neil: L'entretien de ces cours de triage et de ces embranchements ferait-il partie du coût du transport du grain lorsqu'il s'agit de déterminer le . . .

M. Kroeger: Je pense qu'il appartiendrait à la CCT d'établir dans chaque cas quel est le genre d'entretien en cause et quelles en sont les relations avec le transport du grain.

M. Neil: Mais il est possible de déterminer les coûts relatifs aux embranchements, par exemple, dans le cas du transport du grain d'une manière qui ajouterait certains coûts qui intéressent ces embranchements dans les cours?

M. Kroeger: Je pense que ce serait possible, oui, monsieur le président.

M. Neil: Y a-t-il d'autres coûts qui pourraient être imputés au transport du grain entre l'élevateur régional et le poste portuaire ou le poste d'exportation et qu'on pourrait appeler des coûts secondaires? Y aurait-il des frais de tant du fait qu'on ferait siffler la locomotive en traversant?

M. Kroeger: Non . . .

M. Neil: Je blaguais.

M. Kroeger: . . . je ne crois pas, monsieur le président, mais le principe de base, c'est que, de quelque manière, les coûts doivent être défrayés. C'est un régime de compensation.

En général, les coûts sont défrayés par le système de réduction à la moyenne que j'ai décrit plus tôt à M. Mazankowski. Il existe pourtant quelques dispositions se rapportant à des situations spéciales qui peuvent se présenter. Des coûts peuvent surgir pour une raison quelconque et la plupart des coûts sont appliqués à l'ensemble du système et font par

[Texte]

in which a cost is incurred in the interests of a particular party or group of parties, and an example of that we will come to in a minute in Clauses 50 and 51, which talk about movement of grain not in the usual kinds of cars—i.e., hopper cars or boxcars—but in some special kind of an arrangement to accommodate a special clientele. That clientele is the beneficiary of moving grain in that manner and it ought to pay the extra cost. So those costs are not spread all across the system.

The real choice that is involved in all of these provisions is to what degree your charges are going to be user-specific and to what degree they are simply averaged out and charged to everybody. Predominantly the charges will be the latter, but there are a few cases of certain kinds of charges that are identified and made user-specific.

Mr. Neil: Getting back to the movement of grain in the vicinity of a port, I would assume that most of those yards are used specifically for grain?

Mr. Kroeger: I think that is right, yes, Mr. Chairman.

Mr. Neil: So, while they would not be allowed a special payment for shunting and moving the cars on those lines to terminal position, the capital costs and the depreciation on those yards would be added into the total cost in a determination of the cost of moving grain.

Mr. Kroeger: I think I would like to consult my CTC colleagues about that.

John?

Mr. Heads: Basically, yes.

• 2050

Mr. Neil: So we really are moving from a regime where there was one flat rate for the movement of grain from the country elevator to export position to a situation now where the railways are being paid, or compensated, for all costs, for switching, line-related costs and the costs of looking after the yards where the grain is gathered and moved to terminal position.

Mr. Heads: I am having a slight difficulty in responding to the question, I am afraid, Mr. Neil, because I think there is a conflict between rates and costs here.

Previously, under the Crow rate system, you had one rate. You still have the rate, but I think you are asking, would any costs of switching within the line of one railway be included in the cost base?—to which the answer is, yes. Would the shipper be charged every time there is a switch within the line of one railway? The answer to that is no.

[Traduction]

conséquent l'objet d'un partage entre tous les producteurs. Il peut y avoir des cas où des coûts sont subis à l'avantage d'un groupe particulier ou d'un ensemble de groupes et nous en verrons un exemple dans un instant lorsque nous étudierons les articles 50 et 51, qui traitent du transport du grain autrement que dans les wagons habituels—wagons à trémie ou wagons couverts—par le moyen d'une entente spéciale visant à servir une clientèle particulière. Cette clientèle profite du transport du grain de cette manière et c'est elle qui doit payer les coûts additionnels. Ainsi, ces coûts ne sont pas répartis dans l'ensemble du réseau.

Le véritable choix qui se pose dans toutes ces dispositions, c'est d'établir dans quelle mesure les frais vont être particuliers à un usager et dans quelle mesure ils doivent être tout simplement réduits à une moyenne et imposés à tout le monde. Dans la plupart des cas, les frais relèveront de cette dernière catégorie, mais il existe quelques cas de certains frais particuliers qui sont identifiés et appliqués exclusivement aux usagers.

M. Neil: Pour en revenir à la question du transport du grain à proximité d'un port, je suppose que la plupart de ces cours sont utilisées spécialement pour le grain?

M. Kroeger: Je pense que c'est exact, oui, monsieur le président.

M. Neil: Ainsi, ils ne recevraient pas de paiement spécial pour déplacer et transporter les wagons sur ces embranchements jusqu'au poste terminal, mais les coûts d'immobilisation et la dépréciation de ces cours seraient ajoutés au coût total lorsqu'il s'agit de déterminer le coût du transport du grain.

M. Kroeger: Je pense que j'aimerais consulter mes collègues de la CCT à ce sujet.

John?

M. Heads: En général, oui.

M. Neil: Nous passons donc en réalité d'un régime selon lequel il existait un tarif fixe pour le mouvement du grain de l'élevateur régional jusqu'au poste d'exportation à une situation selon laquelle les chemins de fer sont maintenant payés, ou reçoivent une compensation, à l'égard de tous les coûts, à l'égard de l'aiguillage, à l'égard des coûts relatifs aux embranchements et à ce qu'il en coûte pour s'occuper des cours où le grain est rassemblé puis transporté vers le poste terminal.

M. Heads: J'ai un peu de mal à répondre à la question, je le crains, monsieur Neil, parce que je crois qu'il y a ici confusion entre les tarifs et les coûts.

Précédemment, en vertu du système du tarif du Nid-de-Corbeau, il existait un seul tarif. Le tarif existe toujours, mais ce que vous demandez, je crois, c'est ceci: les coûts de l'aiguillage à pratiquer sur la ligne d'une des compagnies de chemins de fer seraient-ils inclus dans la base des coûts? À cela, la réponse est oui. L'expéditeur se verrait-il imposer des frais chaque fois qu'il y aurait un mouvement d'aiguillage sur la ligne d'une des compagnies de chemins de fer? La réponse à cela est non.

[Text]

The Chairman: Mr. Neil, I can appreciate the information you are trying to elicit, but I am not sure whether we have time in in this committee to learn how to run a railroad.

Mr. Neil: It is not a case of running a railroad, it is a case of learning or finding out what the costs are.

The Chairman: I realize that.

Mr. Neil: I have a fair idea of how the railways operate and I am not interested in that. Mr. Benjamin has given us a lot of information on it.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, on a point of order, I think the point Mr. Neil was making, just in case you missed it, was that under the present situation the railways charge the Crow rate for moving grain from the primary elevator to export position. Under this provision, there is going to be provision for lots of other costs and I think Mr. Neil was trying to identify those costs and what that was going to mean. I think it is very valid and should be explored.

The Chairman: It seems to me, Mr. Mazankowski, that you are quite right as to what Mr. Neil was doing. But it also seems to me that we went through that same line of questioning, or virtually the same line of questioning, with very similar answers on the previous clause; as a result, we are becoming rather repetitive.

Mr. Neil: I will try not to be repetitive, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Neil.

Mr. Neil: I would like to ask the witnesses what they mean when they talk about the movement of grain "in the vicinity of a port".

The Chairman: Mr. Hackston.

Mr. Hackston: We are talking about the bottom part of Clause 49.(1), are we not, Mr. Neil?

Mr. Neil: Yes.

Mr. Hackston: I believe that was put in because Canadian Pacific does not serve North Vancouver directly. The cars are given to Canadian National at a point called Sapperton and Canadian National hauls the cars up a joint section of track with the Burlington Northern and through the tunnel and across the Second Narrows Bridge to North Vancouver. It was put in so that North Vancouver's was, in effect, a single line rate and the additional costs were not built in. That, sir, is my recollection of the purpose of that.

Mr. Neil: Would costs be levied for that interchange there?

Mr. Hackston: No. From CP origin to North Vancouver it would be the same rate as to Vancouver.

The Chairman: Other than costs incurred in the vicinity.

[Translation]

Le président: Monsieur Neil, je comprends le renseignement que vous essayez d'obtenir, mais je ne suis pas sûr que, au sein de notre Comité, nous ayons le temps d'apprendre à diriger une compagnie de chemins de fer.

Mr. Neil: Il ne s'agit pas de diriger une compagnie de chemins de fer, il s'agit d'apprendre ou de découvrir quels sont les coûts.

Le président: Je comprends cela.

Mr. Neil: J'ai une assez bonne idée du fonctionnement des chemins de fer et ce n'est pas cela qui m'intéresse. M. Benjamin nous a fourni une foule de renseignements à ce sujet.

Mr. Mazankowski: Monsieur le président, objection. Je pense que le point que M. Neil faisait valoir, au cas où vous ne l'auriez pas compris, c'est que, selon la situation actuelle, les chemins de fer imposent le tarif du Nid-de-Corbeau pour transporter le grain de l'élevateur primaire au poste d'exportation. En vertu de cette disposition, on va tenir compte de beaucoup d'autres coûts et je pense que M. Neil voulait identifier ces coûts et savoir ce que cela va entraîner. Je pense que c'est un point très pertinent, qu'il vaut la peine d'explorer.

Le président: Il me semble, monsieur Mazankowski, que vous avez tout à fait raison au sujet de ce que faisait M. Neil. Mais il me semble aussi que nous avons posé la même série de questions, ou presque la même, et que nous avons obtenu des réponses très semblables lors de l'étude des autres dispositions; en conséquence, nous commençons à nous répéter.

Mr. Neil: Je vais essayer de ne pas me répéter, monsieur le président.

Le président: Monsieur Neil.

Mr. Neil: J'aimerais demander aux témoins ce qu'ils veulent dire lorsqu'ils parlent du mouvement du grain «à proximité d'un port».

Le président: Monsieur Hackston.

Mr. Hackston: Nous traitons de la dernière partie de l'alinéa 49(1), n'est pas, monsieur Neil?

Mr. Neil: Oui.

Mr. Hackston: Je crois que cela a été mis là parce que le Canadien Pacifique ne sert pas directement Vancouver Nord. Les wagons sont confiés aux chemins de fer nationaux à un endroit qui s'appelle Sapperton et les chemins de fer nationaux tirent les wagons jusqu'à une partie de la voie qu'ils détiennent conjointement avec Burlington Northern puis dans le tunnel et de l'autre côté du point de Second Narrows jusqu'à Vancouver Nord. Cela a été ajouté pour que le tarif du transport jusqu'à Vancouver Nord soit celui d'une ligne unique et qu'il ne soit pas tenu compte des coûts additionnels. Si je me souviens bien, monsieur, c'est là l'objet de cette disposition.

Mr. Neil: Y aurait-il des coûts perçus pour l'échange qui a lieu à cet endroit?

Mr. Hackston: Non. Entre un point d'origine sur une ligne de CP et Vancouver Nord, le tarif serait le même que pour Vancouver.

Le président: Exception faite des coûts engagés à proximité.

[Texte]

Mr. Neil: Yes. I gather we have established, though, that while the costs are excluded for the movement of grain in the vicinity of a port, the actual capital costs, the depreciation on the lines, would be assessed.

Mr. Hackston: That is really a question for Dr. Heads to answer, but I would think the answer is yes. I think it would be in the total system costs.

The Chairman: Dr. Heads.

Mr. Heads: Mr. Chairman, I am sorry; could Mr. Neil repeat the question, please?

Mr. Neil: I am trying to determine, or just verifying, I think, what was previously said, that the depreciation, costs of capital and possibly constant costs involved in maintaining the lines in the vicinity of the port would be taken into consideration in determining the overall costs of operation. Is this correct?

• 2055

Mr. Heads: That proportion that was deemed from our analysis to be contributable to the grain traffic, yes.

Mr. Neil: I think I will pass for the time being.

The Chairman: Mr. Mayer.

Mr. Mayer: Is that the best wording we can come up with to accomplish... The intent is "in the vicinity of a port". That seems to me to be a pretty wide-open phrase.

The Chairman: Dr. Heads.

Mr. Heads: Mr. Chairman, on the last question, if the term "the vicinity of a port" is vague, it would tend to be interpreted rather widely. And in this particular instance, it is relating to an exclusion and not an inclusion.

Mr. Mayer: I realize that.

Mr. Heads: And it would seem, therefore, that it was in the interests of the shipper to have this perhaps wide definition of vicinity rather than against the interests of the shipper.

Mr. Mayer: I realize that and that is the point you make. What I am concerned about, it may be interpreted widely now, and it may advantage the shipper, because it says "other than the costs incurred in the vicinity of a port for unloading purposes", but what happens if years from now the interpretation "in the vicinity of" changes? I wonder if there is any way you could describe it in terms of an area for distance. It just seems to me, when you are writing something, that when you say "in the vicinity of"—my God, it is a wide open.

The Chairman: Mr. Lefebvre.

Mr. D. Lefebvre: Mr. Chairman, we discussed this at some length again in the legislative task force. The basic point of junctions are Calgary, Edmonton and whatever it is, the line that starts to go to Churchill, which can, by no stretch of the imagination, be called "in the vicinity of the port". But the

[Traduction]

M. Neil: Oui. Je pense que nous avons établi, toutefois, que, bien que les coûts soient exclus du mouvement du grain à proximité d'un port, les coûts effectifs d'immobilisation, la dépréciation des lignes, il serait tenu compte de cela.

M. Hackston: Il appartient en réalité au Dr Heads de répondre à cette question, mais je pense que la réponse est oui. Je pense que cela serait compris dans les coûts d'ensemble du système.

Le président: Monsieur Heads.

M. Heads: Monsieur le président, je suis désolé; M. Neil pourrait-il répéter sa question, s'il vous plaît?

M. Neil: J'essaie de déterminer, ou peut-être tout simplement de vérifier ce qui a été dit plus tôt, c'est-à-dire que la dépréciation, les coûts des immobilisations et peut-être aussi les coûts constants engagés dans l'entretien des lignes à proximité du port entreraient en ligne de compte lorsqu'il s'agit de déterminer les coûts de fonctionnement d'ensemble. Est-ce exact?

M. Heads: Cette proportion qui, d'après notre analyse, devait contribuer au trafic du grain, oui.

M. Neil: Je crois que je vais renoncer pour le moment.

Le président: Monsieur Mayer.

M. Mayer: Est-ce la meilleure terminologie que nous pouvons suggérer pour accomplir... L'intention est «à proximité d'un port». Cela me semble être une phrase assez vague.

Le président: Monsieur Heads.

M. Heads: Monsieur le président, à propos de la dernière question, si le terme «à proximité d'un port» est vague, on aura tendance à l'interpréter plutôt vaguement. Et dans ce cas particulier, il s'agit d'une exclusion et non d'une inclusion.

M. Mayer: Je me rends compte de cela.

M. Heads: Il semblerait donc que c'est dans l'intérêt de l'expéditeur d'avoir cette définition peut-être vague de proximité plutôt qu'à l'encontre de ses intérêts.

M. Mayer: Je me rends compte de cela et c'est la remarque que vous faites. Ce qui me concerne c'est qu'il peut être interprété vaguement maintenant et peut être avantageux pour l'expéditeur parce que l'on dit «autre que les frais encourus à proximité d'un port pour fins de déchargement» mais qu'arrivera-t-il si, dans quelques années, l'interprétation de «à proximité» devait changer? Je me demande s'il n'y a pas moyen de le décrire en termes de distance de région? Il me semble, quand on écrit quelque chose, que lorsqu'on dit «à proximité de»—bon Dieu! C'est grand ouvert.

Le président: Monsieur Lefebvre,

M. D. Lefebvre: Monsieur le président, le groupe de travail législatif a encore discuté ce sujet assez longuement. Le point de base des jonctions sont Calgary, Edmonton et quel que soit le nom, la ligne qui débute en direction de Churchill, qui peuvent, sans effort d'imagination, être appelés «à proximité

[Text]

switching that is done 10 miles from north Vancouver or that sort of thing, we tried to cover it. We cannot just say "the greater Vancouver" because it may happen at Prince Rupert...

Mr. Mayer: Let me ask you one other question. I have an amendment to move, Mr. Chairman that I believe you have. When you say, is necessary in order to defray the additional costs directly attributable to the joint line movement, additional, again, is a rather wide-open phrase that can be interpreted, who knows how. Have you given any thought to narrowing that up? What does it include? What kind of additional costs would be eligible to be included under...?

Mr. D. Lefebvre: We are talking about joint lines.

Mr. Mayer: Right.

Mr. D. Lefebvre: There is switching. The costs that result in such a joint line costing more than a single line, are the costs that are additional; and it is in the opinion of the commission. I do not think there is any room for great error.

Mr. Mayer: Mr. Chairman, let me move my amendment.

The Chairman: All right. By all means.

Mr. Mayer: We can have some more discussion after I move my amendment.

I move that Bill C-155 be amended in Clause 49.(1) on page 24 by deleting lines 36 to 47 and substituting the following thereto:

(1) The Commission may by order prescribe the amount by which rate applicable to a joint line movement may exceed the level provided in Schedule II, but in no case shall the amount exceed the level that in the opinion of the Commission is necessary to reflect the variable costs of that joint line movement.

The intent of the motion, Mr. Chairman, is simply to make the paragraph a little tighter in terms of how it may be interpreted. We replace the reference in the bill to section 43 with Schedule II, and we replace additional costs with a reference to variable costs, which again is a little more specific in terms of what is being allowed.

I see the deputy shaking his head. I do not know whether that is a good or a bad indication of how my amendment is going to be received, Mr. Chairman...

• 2100

The Chairman: Maybe he has a headache.

Mr. Mayer: I would not blame him.

Again, the intent is simply to tighten it up and to get rid of all the things after "additional costs", so that we do not have:

... other than costs that, in the opinion of the Commission, are incurred by a railway company for the movement of grain in the vicinity of a port for unloading purposes.

[Translation]

du port». Mais nous avons essayé de couvrir l'aiguillage qui se fait à 10 milles de North Vancouver et autre. Nous ne pouvons dire «Vancouver métropolitain» parce que ça peut être à Prince Rupert...

M. Mayer: J'aimerais vous poser une autre question. J'ai une modification à proposer, monsieur le président, et je crois que vous l'avez. Quand vous dites—est nécessaire pour acquitter les coûts supplémentaires attribués directement au mouvement sur ligne conjointe—supplémentaires aussi est plutôt un mot grand ouvert, qui peut être interprété, qui sait comment, Avez-vous pensé à limiter ce mot? Que comprend-t-il? Quel genre de coûts supplémentaires serait inclus sous...?

M. D. Lefebvre: Nous parlons de lignes conjointes.

M. Mayer: D'accord.

M. D. Lefebvre: Il y a l'aiguillage. Les frais qui proviennent du fait qu'une ligne conjointe coûte plus qu'une ligne simple, sont les coûts supplémentaires; et c'est l'opinion de la commission. Il n'y a pas grand erreur possible.

M. Mayer: Monsieur le président, laissez-moi proposer ma modification.

Le président: Très bien. Certainement,

M. Mayer: Nous pourrions continuer la discussion après que j'aurai proposé ma modification.

Je propose que le projet de loi C-155 soit modifié à l'article 49(1) à la page 24 en supprimant les lignes 36 à 47 et en substituant ce qui suit:

(1) La Commission peut, par ordonnance, prévoir de quel montant un taux applicable aux mouvements sur ligne conjointe peut dépasser le niveau prévu à l'annexe II; ce montant ne peut cependant dépasser le niveau nécessaire, selon la commission, pour refléter les coûts variables des mouvements sur ligne conjointe.

Le but de la motion, monsieur le président, est simplement pour rendre l'alinéa un peu plus difficile à interpréter. Nous remplaçons la référence à l'article 43 par l'annexe II, dans le projet de loi, et nous remplaçons coûts supplémentaires par coûts variables, qui est un peu plus explicite que ce qui est écrit.

Je vois le député hocher la tête. Je ne sais pas si c'est un bon ou un mauvais signe de l'accueil qui sera réservé à mon amendement, monsieur le président.

Le président: Peut-être qu'il a une migraine.

M. Mayer: Je ne pourrais l'en blâmer.

Encore une fois, il s'agit tout simplement de le renforcer et de se débarrasser de tout ce qui suit «coûts supplémentaires» de sorte que nous n'ayons pas:

... à l'exception des coûts qui, à son avis, ont été engagés par une compagnie de chemins de fer pour les mouvements du grain à proximité d'un port en vue du déchargement.

[Texte]

Anyway, I would be interested in what kind of comments the departmental officials or the parliamentary secretary would have on this amendment, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Flis.

Mr. Flis: May I ask the mover of the motion whether his intention is really just to tighten up the clause, or is it to keep with their principle of retaining the Crow?

Mr. Mayer: Well, it is both.

Mr. Flis: Thank you, Mr. Chairman. I call for the question.

Mr. Mayer: I would still like to hear . . . if the parliamentary secretary is not interested in looking after any of the producers in western Canada and some of the concerns they may have with this bill, I have constituents who are going to be affected by this bill. I realize the parliamentary secretary does not. I do not think that should preclude hearing from the departmental officials on what they may have to say about this amendment.

The Chairman: Mr. Kroeger, do you have something to say about this amendment?

Mr. Kroeger: I think Mr. Mayer answered in response to Mr. Flis the question that was in my mind. I had read this with reference to Schedule II, that whatever was added on would be added on to the Crow and not to the compensatory rate, which Mr. Mayer had not mentioned. I was puzzled as to whether I had misread his amendment. I take it from his answer that I had not.

Mr. Mayer: Okay, then, could I have a comment on whether there is any objection to changing the words "additional costs" to "variable costs"?

The Chairman: Mr. Lefebvre.

Mr. D. Lefebvre: Yes. It cannot be done, because the variable cost of a joint line is all the costs of moving the grain: the single line plus the additional costs.

Mr. Mayer: Say that again, please.

Mr. D. Lefebvre: The variable cost of a joint line movement is all the costs associated with moving that grain, including the switching cost.

Mr. Mayer: So what is wrong, then, with . . .

Mr. D. Lefebvre: You would have to say "the additional variable costs". Even in your scheme, your Schedule II is supposed to pay for the distance-related costs. Your Schedule II covers that. And if you say "plus variable costs of a joint line movement", you are having twice your distance-related costs plus the switching.

The Chairman: Mr. Hackston.

Mr. Hackston: Mr. Chairman, in the interest of clarifying something with Mr. Mayer—I notice that you have deleted the last four lines of that clause.

Mr. Mayer: Yes.

[Traduction]

En fait, je serais intéressé à connaître l'opinion des hauts fonctionnaires du ministère ou du secrétaire parlementaire sur cet amendement, monsieur le président.

Le président: Monsieur Flis.

M. Flis: Puis-je demander à celui qui a présenté la motion si, au fond, il voulait juste renforcer le paragraphe ou s'il observait le principe du maintien du Nid-de-Corbeau?

M. Mayer: Eh bien, les deux.

M. Flis: Merci, monsieur le président. Je propose qu'on procède au vote.

M. Mayer: Je voudrais toutefois savoir—si le secrétaire parlementaire n'est pas intéressé à s'occuper des producteurs de l'Ouest du Canada et s'il ne s'intéresse pas à leurs préoccupations au sujet du projet, j'ai des commettants qui seront touchés du projet de loi. Je me rends compte que ce n'est pas le cas pour le secrétaire parlementaire. Je ne crois pas que cela doive nous priver d'entendre ce que les hauts fonctionnaires du ministère ont à dire au sujet de cet amendement.

Le président: Monsieur Kroeger, avez-vous quelque chose à dire au sujet de cet amendement?

M. Kroeger: Je crois qu'en répondant à M. Flis, M. Mayer a répondu à ma question. J'avais lu cela en me rapportant à l'annexe II, que tout ce qui serait ajouté serait ajouté au Nid-de-Corbeau et non au taux de compensation, ce dont n'a pas parlé M. Mayer. Je me demandais si j'avais mal lu l'amendement. D'après sa réponse, je vois que ce n'est pas le cas.

M. Mayer: Très bien, alors, pourrais-je savoir si on a des objections à ce que l'expression «coûts supplémentaires» soit remplacée par «coûts variables»?

Le président: Monsieur Lefebvre.

M. D. Lefebvre: Oui. On ne peut faire ça parce que le coût variable d'une ligne conjointe comprend tous les coûts des mouvements du grain: la ligne simple plus les coûts supplémentaires.

M. Mayer: Voulez-vous répéter, je vous prie.

M. D. Lefebvre: Le coût variable d'un mouvement sur ligne conjointe comprend tous les coûts liés au mouvement du grain en question, y compris les manœuvres de trains.

M. Mayer: Que trouvez-vous à redire alors . . .

M. D. Lefebvre: Il faudrait dire «les coûts supplémentaires variables». Même dans votre plan, votre annexe II est censée payer les coûts afférents à la distance. Votre annexe II en tient compte. Si vous dites «plus les coûts variables d'un mouvement sur ligne conjointe», vous avez deux fois les coûts afférents à la distance plus les manœuvres de trains.

Le président: Monsieur Hackston.

M. Hackston: Monsieur le président, afin de faire une mise au point avec M. Mayer—je remarque que vous avez supprimé les quatre dernières lignes du paragraphe.

M. Mayer: Oui.

[Text]

Mr. Hackston: My understanding of what this means is that if this comes out, the movement from a CP origin to North Vancouver would become a joint line movement, whereas now you have a single line rate.

Mr. Mayer: Why would that be the case? Why would that change?

Mr. Hackston: Because it is inter-lined with Canadian National at Sapperton, which is 13 miles from North Vancouver.

Mr. Mayer: Yes, I am familiar with the area.

Mr. Hackston: That makes it a joint line movement.

Mr. Mayer: But the concern I had was the vagueness of when it says "in the vicinity of a port for unloading purposes". If there were some way we could put a little bit of a perimeter around "in the vicinity"... We thought that in some ways leaves it wider in interpretation as to what you may mean by "in the vicinity of".

The Chairman: Dr. Heads.

Mr. Heads: Mr. Chairman, perhaps I could make two comments on Mr. Mayer's motion. The first one relates to his proposed deletion of the last few lines of Clause 49.(1).

• 2105

I think if he does delete those lines he will probably earn the gratitude of the railways, because I think the effect of this would be, as Mr. Hackston has said, the introduction of joint line rates where they are not at the moment.

In the case of "vicinity", I think it would indeed be desirable to define it more precisely than it is defined at the moment. However, it would be extremely difficult to do this except at extreme length, looking at the variety of ports. I think the presumption would be that what is interpreted as "vicinity" at the moment would continue to be so interpreted, unless the railways could produce some arguments that that should not be so. I think what I am saying is that, in practical interpretation, I have fewer qualms on the use of the word "vicinity" than might seem apparent.

Mr. Mayer: So what you are saying is that without having the last four lines in there we would end up with a joint line movement that would be eligible for additional charges, whereas by leaving in "in the vicinity" that excludes it, because you are saying "other than costs that, in the opinion", etc., "in the vicinity of".

Mr. Heads: Yes, Mr. Mayer.

Mr. Mayer: It is a strange case, Mr. Chairman, when you are being vague and you end up being more specific by being more vague in terms of the eligible costs that the railways can pass on. There has to be a bit of irony in that.

The Chairman: That is legal drafting.

Mr. Benjamin.

[Translation]

M. Hackston: Si je comprends bien, en supprimant ces lignes, le mouvement d'un point de départ du CP à destination de Vancouver Nord deviendrait un mouvement sur ligne conjointe, tandis que maintenant on a un taux applicable à une ligne simple.

M. Mayer: Pourquoi en serait-il ainsi? Qu'est-ce qui changerait?

M. Hackston: Parce qu'elle est reliée au Canadien National à Sapperton, qui est à 13 milles de Vancouver Nord.

M. Mayer: Oui, je connais la région.

M. Hackston: C'est ce qui en fait un mouvement sur ligne conjointe.

M. Mayer: Mais ce qui me préoccupe, c'est l'imprécision de «à proximité d'un port en vue du déchargement». S'il y avait moyen de délimiter un peu «à proximité»... Nous avons pensé que ça permettrait, d'une certaine façon, de donner un sens plus large à ce que vous voulez dire par «à proximité de».

Le président: Monsieur Heads.

M. Heads: Monsieur le président, j'aurais deux observations à formuler au sujet de la motion de M. Mayer. La première concerne la suppression des dernières lignes du paragraphe 49.(1).

Je crois que, s'il supprime ces lignes, il se gagnera la reconnaissance des chemins de fer parce que cela aurait pour effet, comme l'a dit M. Hackston, d'imposer des taux pour les lignes conjointes là où il n'y en a pas à l'heure actuelle.

Quant à l'expression «à proximité», je crois qu'il serait effectivement souhaitable de la définir avec plus de précision. Néanmoins, ce sera extrêmement difficile de le faire aussi succinctement, étant donné la diversité des ports. On peut présumer que ce qui est considéré comme étant la proximité, à l'heure actuelle, continuera de l'être, à moins que les chemins de fer avancent des arguments à l'effet contraire. Autrement dit, en pratique, j'ai beaucoup moins de réserves face à l'utilisation de l'expression «à proximité» qu'on aurait pu le penser.

M. Mayer: Vous dites qu'autrement dit, sans ces quatre dernières lignes, on se retrouverait avec un mouvement sur ligne conjointe susceptible de faire l'objet de frais supplémentaires, ce qui ne se produirait pas si l'on préservait l'expression «à proximité de», étant donné ce qui précède.

M. Heads: C'est cela, monsieur Mayer.

M. Mayer: Monsieur le président, il est assez étrange de voir qu'en étant plus vague, on se trouve être en fait plus précis pour ce qui est des coûts admissibles que pourront réclamer les chemins de fer. C'est un peu ironique.

Le président: C'est cela la rédaction légale.

Monsieur Benjamin.

[Texte]

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, not being a legal drafter, I have two questions. The first one has to do with a follow-up on what Mr. Mayer just raised. It is after the word "movement", on line 44, where it says "other than costs that", etc., up to the word "movement".

The Commission may, by order, prescribe the amount by which a rate applicable to joint line movement... in order to defray the additional costs directly attributable to the joint line movement

Additional costs can include anything and everything in a joint line movement, including switching... whatever. But then you go on, following that, to say:

other than costs that, in the opinion of the Commission, are incurred by a railway company for the movement of grain in the vicinity of a port

which is allowing them to put on some more charges in addition to the additional costs you have already allowed.

The Chairman: No, it is precluding them from, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: It says "other than costs that".

The Chairman: The costs cited above are eligible costs. The ones incurred in the vicinity of a port are not eligible costs. It is very clear.

Mr. Benjamin: But if it is a joint line movement from Melville to Vancouver, starting out on CN track and ending up on Great Northern and CP tracks, it is a joint line movement from origin to destination, including in the vicinity of the port, and up to the word "movement" it says:

is necessary in order to defray the additional costs directly attributable to the joint line movement

The Chairman: Except in the vicinity of a port.

Mr. Benjamin: If it is a joint line movement, it starts at the point of origin to the point of destination. I do not give a damn how many railway lines it goes over, whether it is in the vicinity of a port or not. You have already allowed the commission to approve such additional costs directly attributable to a joint line movement. You have already done that. Now you are going to let them do it again—add some more on.

Mr. Flis: Let us call the question.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, you are going to call the question on Mr. Mayer's amendment, is it?

The Chairman: Yes.

Mr. Benjamin: Then I will have a further amendment on the same clause.

The Chairman: Okay.

An hon. Member: Mr. Chairman, I have a couple of...

Mr. Benjamin: I have another question I would like to ask first.

[Traduction]

M. Benjamin: Monsieur le président, comme je ne suis pas rédacteur de lois, je voudrais poser deux questions. La première fait suite à celle posée par M. Mayer. Entre le mot «mouvements», à la ligne 42, et l'autre «mouvements» plus bas, on dit ceci:

La Commission peut, par ordonnance, prévoir de quel montant un taux applicable aux mouvements sur ligne conjointe... pour supporter les coûts supplémentaires directement attribuables aux mouvements sur ligne conjointe...

Ces coûts supplémentaires peuvent inclure tout ce qui peut se produire sur une ligne conjointe, y compris l'aiguillage. Mais, par la suite, vous dites:

... à l'exception des coûts qui, à son avis, ont été engagés par une compagnie de chemin de fer pour les mouvements du grain effectués à proximité d'un port...

Cela permet donc aux chemins de fer d'imposer des frais supplémentaires en sus des frais supplémentaires qu'ils peuvent déjà réclamer.

Le président: Non, monsieur Benjamin, cela va les en empêcher.

M. Benjamin: Mais on dit: «à l'exception des coûts».

Le président: Les coûts mentionnés ci-dessus sont admissibles tandis que ceux engagés à proximité d'un port ne le sont pas. C'est très clair.

M. Benjamin: Mais s'il s'agit d'un mouvement sur ligne conjointe de Melville à Vancouver, se trouvant au départ sur une voie du CN pour se retrouver à Great Northern sur des voies du CP, on peut certes affirmer que c'est un mouvement sur ligne conjointe du départ jusqu'à la destination, y compris à proximité du port. Or, jusqu'au mot «mouvements», on dit:

nécessaire pour supporter les coûts supplémentaires directement attribuables aux mouvements sur ligne conjointe

Le président: Sauf à proximité d'un port.

M. Benjamin: Mais un mouvement sur ligne conjointe a lieu du début jusqu'à la fin. Le nombre de voies empruntées, à proximité d'un port ou non, n'y change absolument rien. Vous avez déjà autorisé la Commission à approuver des coûts supplémentaires directement attribuables aux mouvements sur ligne conjointe. C'est déjà fait. Maintenant, vous allez leur permettre d'en ajouter encore davantage.

M. Flis: Passons au vote.

M. Benjamin: Monsieur le président, allons-nous passer au vote sur l'amendement de M. Mayer?

Le président: Oui.

M. Benjamin: Alors, je vais proposer un autre amendement à cet article.

Le président: Très bien.

Une voix: Monsieur le président, j'aurais quelques...

M. Benjamin: J'aurais une autre question que j'aimerais poser d'abord.

[Text]

The Chairman: Make it a question rather than a speech.

Mr. Benjamin: May I ask any of the officials this? Would the problem not be solved—and go back prior to the railroads' even getting the trainload—if the shipper—it would not matter whether it was the Wheat Board or the senior administrator or a grain company or a producer, or whoever—made out his bill of lading in accordance with a Wheat Board shipping order in such a way that the destination, the name and location of the receiver and the railway on which the receiver unloading facilities were located were all specified on the bill of lading, and it then becomes an interline movement?

• 2110

It then becomes a through rate, and only those interline charges, that have already been approved, can be applied, whether it is switching or anything else. Let us say if it is heading for Vancouver, and starts out on CN, ends up on some Great Northern track, and then some BC Rail track, those three railways will share the interline rate and receive whatever portion of extra charges, for switching, et cetera, would be normally added on an interline shipment. The words "joint line" mean exactly the same thing in railway operations. So if the shipper specified that on a bill of lading, the receiving railway would have to waybill it out in that manner. You would then put the onus on the shipper to relieve themselves of some other costs that could be applied in Section 49.

The Chairman: Who is going to tackle that one? Mr. Hackston.

Mr. Hackston: I suppose the simple answer to Mr. Benjamin is that there would have to be a rate and a routing in the tariff for this to happen. If we are talking about movements within the port area, from one railway to another, such as traffic coming off the CN, say coming from a CN origin somewhere, going to a terminal elevator located on CP's sidings in Vancouver, I would suggest that that would be covered by General Order T-12 of the Commission, which defines inter-switching in a four-mile switching limit, and does not show on waybills, and that, as an interline movement. It shows actually as a local movement. The railways just exchange switching tickets, which I believe you were referring to in a different context earlier.

Mr. Benjamin: Under what I have just asked you. But if the shipper specified on the bill of lading and in effect made it an interline shipment, the switching over to the other railway could occur as far back as 400 or 500 miles, at Revelstoke, or Kamloops, or Port Hope, before it ever gets to the vicinity of Vancouver Harbour.

The Chairman: Mr. Lefebvre.

Mr. D. Lefebvre: Mr. Chairman, this bill does not deal with bills of lading and who pays what when.

[Translation]

Le président: J'espère que ce sera une question et non pas un discours.

M. Benjamin: Cela réglerait-il le problème si l'expéditeur, que ce soit la Commission canadienne du blé, l'administrateur, une compagnie céréalière ou un producteur, remplissait son bordereau d'expédition conformément à une ordonnance de la Commission canadienne du blé et de façon que la destination, le nom du récipiendaire et le lieu de réception de même que le chemin de fer où se trouvent les installations de déchargement du récipiendaire soient précisés? Ne serait-ce pas alors un mouvement entre réseaux?

Alors, c'est le même tarif qui s'applique du départ jusqu'à l'arrivée et seuls les frais de transfert déjà approuvés d'un réseau à l'autre pourront être exigés, que ce soit pour l'aiguillage ou autre chose. Prenons comme exemple un convoi se dirigeant vers Vancouver qui démarre sur une voie du CN, puis emprunte ensuite successivement des voies de la *Great Northern* et des voies de BC Rail; ces trois chemins de fer devraient se partager le tarif des expéditions de transfert et recevoir la part de frais supplémentaires qui seraient normalement ajoutés par exemple pour l'aiguillage. «Ligne conjointe» signifie exactement la même chose pour les chemins de fer. Si un expéditeur précisait donc le tout dans son bordereau d'expédition, le chemin de fer destinataire serait alors obligé de rédiger la feuille de route en conséquence. Ce serait alors à l'expéditeur de défrayer certains des coûts mentionnés à l'article 49.

Le président: Qui veut répondre à cette question? Monsieur Hackston.

M. Hackston: Je suppose qu'une réponse toute simple à la question de M. Benjamin serait de dire que pour que cela se produise, il faudrait que les tarifs prévoient un taux et un trajet pour cela. S'il s'agit de mouvements à un port même, d'un chemin de fer à un autre, par exemple, d'un train du CN s'acheminant vers un silo se trouvant du côté du CP à Vancouver, je crois qu'alors ce serait prévu dans l'ordonnance générale T-12 de la Commission qui définit les échanges entre chemins de fer dans un périmètre de quatre milles, même si cela n'est pas considéré comme un mouvement inter-réseau sur les feuilles de route. C'est alors indiqué comme un mouvement local. Les chemins de fer s'échangent tout simplement des bons d'aiguillage dont vous avez justement parlé un peu plus tôt.

M. Benjamin: Mais si le destinataire précisait dans son bordereau d'expédition qu'il s'agit d'une expédition de transfert, l'aiguillage vers l'autre chemin de fer pourrait se passer 400 ou 500 milles plus loin, à Revelstoke, Kamloops ou Port Hope, avant que le convoi n'arrive à proximité du port de Vancouver.

Le président: Monsieur Lefebvre.

M. D. Lefebvre: Monsieur le président, le projet de loi ne traite pas de bordereaux d'expédition ni de qui paie quoi quand.

[Texte]

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I am sorry, it does not have to deal with bills of lading. The bill could specify that the shipper shall ship his grain specifying blank, blank, and whether he puts it on a bill of lading or a letter to his mother, as long as he gets to the railroad in waybills. I am not worrying about specifying bill of lading in here. If you had a specification that the shipper shall so instruct the railway, the transport, it becomes an interline movement. In fact, you can have an interchange of cars at Calgary, Revelstoke, Kamloops, Port Hope, and save a hell of a lot of that bottleneck in Vancouver.

The Chairman: Mr. Benjamin, you are repeating the argument. I think it is . . .

Mr. Benjamin: Dammit, we have amateurs trying to write our bloody area operating bill.

The Chairman: Proceed, please, Mr. Mayer.

Mr. Mayer: I just want to say that one of the points I should have made with the parliamentary secretary is that we say the rates may exceed those in Schedule II. All it means is that we simply start from a lower base than the rate that would be prescribed in Section 43. So I do not think there is anything he needs to read into that particular thing. All we are doing is giving the CTC the jurisdiction to start from a lower base rate when they are making the rates applicable to a joint line movement.

I wanted to clarify, if I could, what the concern was with substituting the words "variable costs" for "additional costs". Again we are trying to do something that would make it more specific so that it would be more defined in order to get at it in a more precise fashion.

The Chairman: Dr. Heads.

• 2115

Mr. Heads: Mr. Chairman, I think Mr. Lefebvre has explained what the problem is, and the problem can best be described as a slight looseness in the drafting as the thing stands at the moment, rather than a matter of principle.

When you refer to that amount, you are looking at not a total rate, but a difference in the rate, as you described it earlier in your clause.

Mr. Mayer: Okay. So it should be additional variable costs.

Mr. Heads: Yes, that is correct.

Mr. Mayer: That would limit the amount that would be able to be charged to the additional . . . just simply the additional variable costs.

Mr. Heads: Yes, the problem is, as the wording stands at the moment, that additional amount could reflect the full costs of movement from origin to destination.

Mr. Mayer: Mr. Chairman, could I have unanimous consent to add that, or could we move that as a subamendment?

[Traduction]

M. Benjamin: Il est inutile que le projet de loi traite de bordereaux d'expédition. Toutefois, il pourrait préciser que l'expéditeur doit envoyer son grain de telle et telle façon, que ce soit sur un bordereau d'expédition ou dans une lettre à sa maman, le principal c'est que les chemins de fer reçoivent ces renseignements dans leurs feuilles de route. Je ne tiens pas à préciser bordereau d'expédition dans le texte ici. Si toutefois, on exigeait que le destinataire avise le transporteur qu'il s'agit d'une expédition de transfert, ce serait considéré comme tel. De fait, lorsqu'il y a échange de wagons à Calgary, Revelstoke, Kamloops ou Port Hope, cela évite les embouteillages à Vancouver.

Le président: Monsieur Benjamin, vous reprenez le même argument. Je crois que . . .

M. Benjamin: Mais nom de Dieu, ce sont des amateurs qui essaient de rédiger le projet de loi qui régira notre région.

Le président: Poursuivez, monsieur Mayer.

M. Mayer: J'aurais dû faire remarquer au secrétaire parlementaire que nous disons ici que les taux pourraient dépasser ceux prévus à l'annexe II. Cela signifie tout simplement que nous pourrions partir d'un taux de base inférieur à celui que prescrit l'article 43. Je crois donc qu'il ne devrait chercher aucun sens caché à cet amendement. Nous voulons tout simplement confier à la CCT le pouvoir de fixer les taux applicables aux mouvements sur ligne conjointe à partir d'un taux de base inférieur.

Si vous permettez, je voudrais préciser pourquoi nous voulons remplacer les mots «coûts supplémentaires» par «coûts variables». Nous aimerions à nouveau que l'article soit plus précis.

Le président: Monsieur Heads.

M. Heads: Monsieur le président, je crois que M. Lefebvre a expliqué en quoi consiste le problème; il s'agit d'un libellé quelque peu vague étant donné les circonstances actuelles et non pas au nom d'un principe quelconque.

Le montant dont vous parlez ne correspond pas à un taux global mais à une différence de taux, comme vous l'avez dit plus tôt dans votre article.

M. Mayer: C'est bon. On devrait donc parler de coûts variables supplémentaires.

M. Heads: C'est exactement cela.

M. Mayer: Cela limiterait le montant qu'on pourrait exiger pour les coûts variables supplémentaires.

M. Heads: Oui. L'ennui, c'est que suivant le libellé actuel, le montant supplémentaire pourrait correspondre au coût total du transport du point de départ jusqu'à destination.

M. Mayer: Est-ce que l'on pourrait faire l'unanimité pour que j'ajoute cela ou devons-nous présenter un sous-amendement?

[Text]

The Chairman: I think that is the simplest way to do it, because I have not put it yet.

So you are adding "reflect the additional variable costs".

Mr. Mayer: That is right. And I am in a little bit of a quandry as to the last four lines. I find it very ironic that by...

The Chairman: Could I ask a question of the officials? By adding the word "additional", does that solve the problem in the Vancouver port area that was supposedly solved by the words "in the vicinity of a port for unloading purposes"?

Mr. Kroeger: Mr. Chairman, I think adding the word "additional" would lend greater precision to the middle part of that clause, but it does not solve the problem to which you refer and which is covered by the last four lines of that clause.

The Chairman: Mr. Althouse.

Mr. Althouse: In either of the forms we have here, we seem to be assuming that the old distance per company line-mile will obtain, whether it has to go from northern Saskatchewan on the CP line through Edmonton, Calgary, and then over, or on CN from the south up to Edmonton and over. As I understand it, at least, the distance will still be the same, in spite of the extra switching charges and so on. Or has there been something in here that I have missed such that when you go interline, it will force the shortest route to be the route the charge is made for to the producer—or to the shipper?

The Chairman: Mr. Hackston.

Mr. Althouse: And if so, should we not talk about "savings" instead of "additional costs"?

Mr. Hackston: Mr. Chairman, I would suggest to Mr. Althouse that if a movement is coming off a CP line in southern Alberta and going to Edmonton and interlined Canadian National to Prince Rupert, the mileage that would normally apply would be the actual route miles.

I am sorry—it is probably caught by Clause 44.

Mr. Althouse: So the producer will just be charged the shortest distance plus...

Mr. Hackston: —plus the additional...

Mr. Althouse: —switching charge.

Mr. Hackston: It says "additional variable costs". It does not say "switching charges".

I think Dr. Heads would like to say something on that.

Mr. Heads: Mr. Chairman, I think when Mr. Althouse asked this question earlier, we did not give him a clear answer; and I apologize for this and for causing him to ask a question twice.

Essentially what has happened in the case which you describe, Mr. Althouse, is that the railways together have reached an agreement for exchanging traffic which is in their financial interests, and the extra inter-lining charges are more

[Translation]

Le président: Ce serait plus simple de modifier le texte puisqu'il n'a pas encore été proposé.

Vous ajoutez donc : «réflétant les coûts variables supplémentaires».

M. Mayer: C'est exact. Quant aux quatre dernières lignes, j'hésite encore. Je trouve ironique que...

Le président: Pourrais-je poser une question aux fonctionnaires? En ajoutant «supplémentaires», cela règle-t-il le problème du port de Vancouver que visaient les derniers mots du paragraphe, à savoir «à proximité d'un port pour déchargement»?

M. Kroeger: Si on ajoutait le mot «supplémentaires», on préciserait davantage le milieu du paragraphe, mais cela ne réglerait en rien le problème auquel vous faites allusion et qui est visé par les quatre dernières lignes du paragraphe.

Le président: Monsieur Althouse.

M. Althouse: Dans les deux formules, on semble présumer que l'ancienne distance en milles de voie ferrée par compagnie prévaudra qu'il faille se rendre du nord de la Saskatchewan par le CP jusqu'à Edmonton et Calgary, ou avec le CN du sud vers Edmonton. Si je comprends bien, la distance sera la même, malgré les frais supplémentaires d'aiguillage. Y a-t-il quelque chose dans ce paragraphe que je n'aurais pas vu et qui obligerait les compagnies à utiliser le trajet le plus court pour les expéditions de transfert, car ce sera le tarif exigé du producteur ou de l'expéditeur?

Le président: Monsieur Hackston.

M. Althouse: Le cas échéant, ne devrait-on pas parler d'«économies» plutôt que de «coûts supplémentaires»?

M. Hackston: Monsieur le président, si un mouvement part d'une voie du CP dans le sud de l'Alberta, passe par Edmonton puis est transféré sur une voie du CN pour aller jusqu'à Prince Rupert, le millage utilisé correspondra au nombre effectif de milles du trajet.

Excusez-moi. Cela se trouve probablement dans l'article 44.

M. Althouse: Donc le producteur paiera la distance la plus courte plus...

M. Hackston: ... plus les frais supplémentaires...

M. Althouse: ... les frais d'aiguillage.

M. Hackston: On parle de coûts variables supplémentaires, mais on ne dit pas qu'il s'agit de frais d'aiguillage.

Je crois que M. Heads voudrait ajouter quelque chose.

M. Heads: Monsieur le président, je crois que quand M. Althouse a posé sa question plus tôt, nous ne lui avons pas répondu très clairement. Je m'en excuse car cela l'oblige à poser sa question deux fois.

Dans l'exemple que vous prenez, monsieur Althouse, les compagnies de chemin de fer ont en fait conclu un accord en vertu duquel elles échangent des convois parce que cela leur rapporte puisque les frais supplémentaires de transfert sont largement compensés par le nombre de milles en moins.

[Texte]

than offset by the reduced mileage. There is therefore no extra charge to the shipper in respect of this.

• 2120

Now, when Mr. Snavelly did his costing for 1980 he must, I presume, because I am not certain, have allowed for the thought that these exchanges of traffic were reducing total system costs. Hence, the total variable costs involved in the system would be reduced accordingly from what they would have been if no exchanges had been occurring.

If we know what has been going on in the interval from 1980 to 1984, assuming that the amount of cars exchanged has increased, which I think is correct in this period of time, then the railways are essentially enjoying the economies that they have achieved from increasing this arrangement, and they will go on enjoying these economies until the CTC pays out its costing review in 1984, at which time these economies will be captured from the railways and will benefit the shipper and government. This is in accordance with the general philosophy that, if the railways are to be induced to make productivity gains, the money must not be taken off them immediately; otherwise, they would have little incentive. But nevertheless, the productivity gains must be captured ultimately.

I apologize again. We should have given you a clearer answer earlier to that question.

Mr. Althouse: Thank you.

The Chairman: Just a minute. Mr. Mayer thinks he has a simpler way.

Mr. Mayer: I would like to thank the officials for pointing out that the way this amendment is worded does not really accomplish my intention. It appears that what I should do is put the last four lines of the paragraph in the bill back in the amendment. So we could proceed two ways, Mr. Chairman. We could either amend a couple of words in the clause, as it is printed in the bill, and proceed like that, or we could take the amendment that I have and simply move it, with the addition of the word "additional", between "the" and "variable" in the last line of the motion that you have in front of you. Whichever would be the easiest; I would certainly abide by whatever your decision is.

The Chairman: Are you suggesting in line 42 to put "additional variable costs"? Is that all?

Mr. Mayer: That is right. And in line 39 to change it to "provided in Schedule II" instead of "provided by Section 43".

The Chairman: By Schedule II.

Mr. Mayer: That is right, "provided in Schedule II".

The Chairman: Why do we not just withdraw what you have moved, with the unanimous consent of the committee, and then delete lines 36 to 43, and the letters "ment" on line 44, and replace it with your amendment.

Mr. Mayer: All right.

The point is, Mr. Chairman, and I take the officials' interpretation, that by leaving in the reference to "in the vicinity of the port" that is going to provide a measure of

[Traduction]

L'expéditeur ne doit donc déboursier aucuns frais supplémentaires.

Quand M. Snavelly a fait le calcul des coûts pour 1980, il a dû, je le suppose, tenir compte du fait que ces échanges de convois diminuaient les coûts de tout le réseau. Par conséquent, au totaux les coûts variables du réseau se trouvent réduits par rapport à ce qu'ils auraient été s'il n'y avait pas eu d'échange.

Supposons maintenant que nous sachions que le nombre de wagons échangés entre 1980 et 1984 a augmenté, je crois d'ailleurs ne pas me tromper pour cette période, on sait alors que les chemins de fer peuvent économiser grâce à l'accroissement de tels échanges. Ils continueront d'ailleurs à profiter de ces économies tant que la Commission n'aura pas fait sa révision des coûts en 1984. À ce moment-là, ces économies des chemins de fer seront récupérées par les expéditeurs et le gouvernement. Le principe, c'est que si l'on veut inciter les chemins de fer à accroître leur productivité, il ne faut pas leur retirer dès maintenant ces possibilités d'économie. Néanmoins, il faudra un jour ou l'autre récupérer les gains tirés de cette productivité.

Veuillez à nouveau m'excuser. Nous aurions dû vous répondre plus clairement dès le début.

M. Althouse: Merci.

Le président: Un moment. M. Mayer croit avoir trouvé une solution plus simple.

M. Mayer: Je désire remercier les fonctionnaires de m'avoir fait remarquer que le libellé de mon amendement n'atteindra pas le but visé. Je devrai donc réinsérer les quatre dernières lignes du paragraphe dans l'amendement. Il y aurait donc deux façons de procéder. Nous pouvons soit amender quelques mots du paragraphe actuel du projet de loi, soit proposer mon amendement en ajoutant l'adjectif «supplémentaires» après «variables» à la dernière ligne de la motion que vous avez sous les yeux. Choisissez la façon la plus simple et j'agirai comme vous l'entendez.

Le président: Vous proposez donc d'ajouter à la ligne 40 «coûts variables supplémentaires»? C'est tout?

M. Mayer: En effet. Et aux lignes 37 et 38, on devrait remplacer : «prévu à l'article 43» par «prévu à l'annexe II».

Le président: L'annexe II.

M. Mayer: C'est bien cela.

Le président: Ecoutez, le plus simple ce serait que vous retiriez votre amendement, avec le consentement unanime du Comité, puis présentiez un nouvel amendement qui remplacerait les lignes 34 à 41.

M. Mayer: Très bien.

L'idée, monsieur le président, c'est que d'après les fonctionnaires, ce n'est qu'en laissant l'expression «à proximité d'un port», qu'on peut protéger les producteurs dans une certaine

[Text]

protection for the producers, which I thought I was doing by removing it. I thank them for pointing that out to me. So that is the quandary I am in, Mr. Chairman.

The Chairman: You can do it the way you suggested. Clause 49.(1) would then read:

The Commission may by order prescribe the amount by which a rate applicable to a joint line movement may exceed the level provided in Schedule II, but in no case shall that amount exceed the level provided in Schedule II, but in no case shall that amount exceed the level that in the opinion of the Commission, is necessary in order to defray the additional costs directly attributable to the joint line movement, other than costs that, in the opinion of the Commission, are incurred by a railway company for the movement of grain in the vicinity of a port for unloading purposes.

• 2125

Mr. Mayer: I so move.

The Chairman: Is it agreed?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Hold it.

Mr. Mayer: We are agreeing to allow my motion to be put as the chairman read it.

The Chairman: Okay.

Strike out at line 39 the words "by section 43" and substitute therefor: "in Schedule II"; and in line 42, add the word "variable" before costs, at the end of the line.

An hon. Member: Is that "additional variable costs"?

The Chairman: Additional variable costs.

Mr. Mayer: That is it. The rest is as printed in the bill.

Mr. Benjamin: And a period after variable costs.

The Chairman: No.

Mr. Mayer: It just keeps going right on down as it is printed in the bill.

Mr. Benjamin: I see.

Amendment negated.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I have a question; *une question, s'il vous plaît.*

The Chairman: Mr. Mazankowski has a question.

Mr. Mazankowski: Could I ask Dr. Heads, is it true that the commission is currently undergoing a rather broad study with respect to the subject of inter-switching costs? If so, what are the terms of reference? If there is a study ongoing, when will it be completed and what is likely to be the impact?

Mr. Hackston: Mr. Chairman, perhaps I can answer that instead of Dr. Heads.

The Chairman: Please proceed.

[Translation]

mesure, et je croyais que c'était en supprimant cette expression qu'on y parviendrait le mieux. Je les remercie donc de me l'avoir fait remarquer. C'était là mon dilemme, monsieur le président.

Le président: Vous pouvez le faire comme vous l'entendez. L'article 49.(1) se lirait donc comme suit:

La Commission peut, par ordonnance, prévoir de quel montant un taux applicable aux mouvements sur ligne conjointe peut dépasser le niveau prévu à l'annexe II; ce montant ne peut cependant dépasser le niveau nécessaire, selon la Commission, pour supporter les coûts supplémentaires directement attribuables aux mouvements sur ligne conjointe, à l'exception des coûts qui, à son avis, ont été engagés par une compagnie de chemin de fer pour les mouvements du grain effectués à proximité d'un port pour déchargement.

M. Mayer: C'est ce que je propose.

Le président: Êtes-vous d'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: Un instant.

M. Mayer: Nous sommes d'accord pour que ma motion soit formulée telle que le président vient de la lire.

Le président: C'est bon.

Qu'on supprime à la ligne 37 les mots «l'article 43» pour les remplacer par les mots «l'annexe II», et qu'on ajoute à la ligne 40 le mot «variables» après le mot «coûts».

Une voix: Est-ce que ça devient «coûts variables additionnels»?

Le président: Coûts variables additionnels.

M. Mayer: C'est ça. Le reste demeure tel quel.

M. Benjamin: Et un point après «coûts variables additionnels».

Le président: Non.

M. Mayer: Le reste se lit tel que c'est déjà imprimé dans le projet de loi.

M. Benjamin: Je vois.

Amendement rejeté.

M. Mazankowski: Monsieur le président, j'ai une question; *a question, please.*

Le président: M. Mazankowski a une question.

M. Mazankowski: Puis-je demander à M. Heads s'il est vrai que la commission est en train d'effectuer une étude assez générale de toute la question des coûts d'aiguillage commun? Si c'est vrai, quel en est le mandat? S'il y a une étude en cours, quand sera-t-elle terminée et quel en sera l'impact?

M. Hackston: Monsieur le président, je peux peut-être répondre à la place de M. Heads.

Le président: Allez-y.

[Texte]

Mr. Hackston: What is under way is an investigation reviewing General Order T-12

Mr. Mazankowski: What is that?

Mr. Hackston: I have a copy of it here somewhere in all this paper. It is the commission's order that deals with inter-switching. Inter-switching is defined as taking place in a terminal area where one road would hand traffic off to another road within four miles say of the private siding where the car is loaded or unloaded. This general order goes right back to about 1908 . . .

Mr. Mazankowski: I see.

Mr. Hackston: —with really hardly any changes.

Mr. Mazankowski: It is a little bit younger than the Crow.

Mr. Hackston: The last change to General Order T-12 was in 1952. And we have had a number of complaints in recent years about inter-switching.

Mr. Mazankowski: From whom?

Mr. Hackston: From cities, from industries dealing with things such as the fact that it is four miles. I am not stating this as a commission position, Mr. Mazankowski; this is what we are told.

Mr. Mazankowski: Yes.

Mr. Hackston: That four miles in this day and age is inadequate; it should be 8 miles; it should be 12 miles, etc., or it should be a metropolitan area, for example. By the same token, the charges for inter-switching were last changed in 1952, and were only changed then, I believe, for the first time since 1908. They were raised from 1¢ a hundred pounds to 1.5¢ a hundred pounds, and that is where they are now, today.

So because of this increased interest in activity and number of complaints concerning inter-switching, if you will, switching in metropolitan areas where traffic is terminated or originated, it was decided by the Railway Transport Committee to hold an investigation into it. A notice was sent out, I think it would have been about the end of June. I am a little vague on the date, but it was about the end of June. It was sent out to a broad range of shipper groups across the country, asking for submissions of preliminary position. The submissions have, I believe, been received, because the cut-off date was around September 2 or 3. Submissions have been received from a broad range of interest groups, including several provinces. Some of the staff are working at these submissions now. They will be putting a report together and then issuing the report for discussion and comments. There may be a public hearing, perhaps early next year, although that is not for me to say. I am just saying there may be, depending upon the comments and the interest that come out of this.

[Traduction]

M. Hackston: L'étude en cours, c'est une révision de l'ordonnance générale T-12.

M. Mazankowski: De quoi s'agit-il?

M. Hackston: J'en ai une copie ici quelque part. C'est l'ordonnance de la Commission qui traite de l'aiguillage commun. On parle d'aiguillage commun quand, dans une gare terminus, le trafic ferroviaire passe d'une voie à une autre située à moins de quatre milles, disons, de l'embranchement privé où les wagons sont chargés ou déchargés. Cette ordonnance générale remonte aux alentours de 1908 . . .

M. Mazankowski: Je vois.

M. Hackston: . . . et elle n'a jamais vraiment été modifiée en profondeur.

M. Mazankowski: En tout cas, elle est un peu plus jeune que l'accord du Nid-de-Corbeau.

M. Hackston: Sa dernière modification remonte à 1952 et depuis quelques années, elle fait l'objet d'un certain nombre de plaintes.

M. Mazankowski: De la part de qui?

M. Hackston: De la part de certaines villes, de certaines industries qui se plaignent entre autres de la distance réglementaire de quatre milles. Ce n'est pas là la position de la Commission, monsieur Mazankowski, c'est ce que nous entendons comme plaintes.

M. Mazankowski: Oui.

M. Hackston: Cette distance de quatre milles ne convient plus du tout à notre époque; elle devrait être de huit milles; elle devrait être de 12 milles, etc., ou encore elle devrait être une zone métropolitaine, par exemple. À propos, les frais d'aiguillage commun ont été modifiés pour la dernière fois en 1952 et, autant que je sache, c'était la première fois qu'ils étaient modifiés depuis 1908. Ils sont passés de 1c. le 100 livres à 1.5c. le 100 livres, et ils en sont encore là aujourd'hui.

Donc, à cause de ce regain d'activité et du nombre de plaintes reçues au sujet de l'aiguillage commun ou, si vous préférez, de l'aiguillage dans les zones métropolitaines où les trains arrivent à destination ou prennent le départ, le Comité des transports par chemins de fer a décidé de tenir une enquête. Un avis a été envoyé, je pense que c'était aux alentours de la fin juin. Je ne me rappelle pas la date exacte, mais c'était vers la fin juin. Un avis a été envoyé dans tout le pays à toutes sortes d'expéditeurs, leur demandant de faire connaître leur position préliminaire sur la question. Leurs mémoires nous sont déjà parvenus, je crois, parce que la date limite était le 2 ou le 3 septembre. Nous avons reçu des mémoires de toutes sortes de groupes d'intéressés, y compris plusieurs provinces. Certaines personnes travaillent actuellement sur ces mémoires. Elles sont censées produire un rapport et le présenter pour qu'on en discute. Il se peut qu'il y ait une audience publique, peut-être au début de l'année prochaine, mais ce n'est pas à moi de le dire. Je dis seulement qu'il pourrait y en avoir une, selon les commentaires et l'intérêt que suscitera toute l'affaire.

[Text]

• 2130

The Chairman: Before we go any further, I am going to interrupt to answer the point of order Mr. Benjamin raised with regard to the taking of recorded votes.

It has always been the tradition—Mr. Benjamin is quite right—to do it in alphabetical order. But if Mr. Benjamin will recall, just before the Christmas adjournment last year we brought in new rules, among which were some governing the make-up of committees and the system of members and alternates. Previous to that, it was not possible to replace a member on the committee unless there was notice in writing. Now it is; and we see it happening all the time here, where alternates switch with members on two seconds' notice.

Mr. Benjamin: Switch members and alternates in writing. We have to replace them in writing.

The Chairman: No, you do not. You walk out and have Mr. Althouse move a motion. You do not do it in writing; you just get up and leave.

Mr. Benjamin: Yes, I know.

The Chairman: So it is very difficult to have an alphabetical list from which to call them. The Committees and Private Legislation Branch . . .

Mr. Benjamin: He is A and I am B.

The Chairman: —has drawn up a new form for the taking of recorded votes and attendance at committee, and it is done in the same fashion as votes are taken in the House. That is what I have been following, and I did not realize it was going to create a problem.

Mr. Benjamin: No, no, you did not.

The Chairman: I would propose that, with the agreement of the committee, we continue to do it that way . . .

An hon. Member: Agreed.

The Chairman: —because it becomes rather sloppy doing it the other way.

Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: I have another question. and it is not on your point.

The Chairman: No, I know.

Mr. Mazankowski: When we look at the switching yards that you talk about, how is the investment in those switching yards allocated in terms of investments and whatnot? Is any portion of that attributed to or included in the variable costs? If so, how is it apportioned . . .

The Chairman: Dr. Heads.

Mr. Mazankowski: —or is it simply on the basis of the switching costs?

Mr. Heads: Mr. Chairman, I think this is similar to the question I was asked earlier, and I have received instructions to keep my answers short; so perhaps I cannot elaborate too much.

[Translation]

Le président: Avant d'aller plus loin, j'aimerais répondre à l'objection soulevée par M. Benjamin au sujet des votes par appel nominatif.

Nous avons toujours procédé par ordre alphabétique—M. Benjamin a tout à fait raison là-dessus. Mais si M. Benjamin se rappelle bien, juste avant l'ajournement de Noël l'an dernier, nous avons adopté de nouvelles règles, dont certaines concernent la composition des comités et le système des membres et de leurs suppléants. Auparavant, il n'était pas possible à un suppléant de remplacer un membre au comité à moins d'en avoir été avisé par écrit. C'est possible maintenant et ça se produit régulièrement; un suppléant peut remplacer un membre à deux secondes d'avis.

M. Benjamin: Remplacer les membres par leurs suppléants au moyen d'un avis écrit. Nous devons les remplacer par écrit.

Le président: Mais non. Vous sortez et vous laissez M. Althouse prendre votre place. Vous ne le faites pas par écrit. Vous n'avez qu'à vous lever et partir.

M. Benjamin: Oui, je sais.

Le président: Il est donc très difficile d'avoir une liste alphabétique pour faire l'appel. La Direction des comités et de la législation privée . . .

M. Benjamin: Il est dans les A et moi dans les B.

Le président: . . . a mis au point une nouvelle formule pour recueillir les votes et faire l'appel des présences, et c'est la même que celle utilisée à la Chambre. Je m'y suis conformé, mais je ne pensais pas que ça allait poser un problème.

M. Benjamin: Non, non, ce n'est pas vraiment un problème.

Le président: Je propose donc, si le comité y consent, que nous continuions à procéder de cette manière . . .

Une voix: D'accord.

Le président: . . . parce que ça devient plutôt délicat de procéder de l'autre manière.

Mr. Mazankowski.

M. Mazankowski: J'ai une autre question et elle ne concerne pas la procédure.

Le président: Non, je sais.

M. Mazankowski: Pour en revenir aux gares de triage dont vous parlez, comment sont répartis les investissements dans ces-ares de triage? Y en a-t-il une partie imputée aux coûts variables, ou incluse dans les coûts variables? Si oui, comment se fait la répartition . . .

Le président: Monsieur Heads.

M. Mazankowski: . . . ou s'agit-il simplement des coûts d'aiguillage?

M. Heads: Monsieur le président, cette question ressemble fort à celle qu'on m'a posée tantôt, et on m'a averti de rester bref dans mes réponses. Je ne vais donc pas pouvoir élaborer beaucoup.

[*Texte*]

But basically, yes, variable costs include switching costs where these are incurred. We know what the total costs of the yards are; and as I said earlier, they are assigned on the basis of switching minutes, which are established by the railways as a result of essentially time and motion studies that are confirmed by independent CTC studies.

Mr. Mazankowski: Okay.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski.

Now, Mr. Benjamin is next, and I believe he is going to move an amendment. Am I correct?

Mr. Benjamin: Yes, Mr. Chairman . . .

The Chairman: Just a minute, now. That is in subclause (2), is it?

Mr. Benjamin: No, subclause (1). I have just written out one in subclause (1) and I will have another one in subclause (2) later on.

The Chairman: Move your amendment and give me a copy.

Mr. Benjamin: Yes, sir. To comment on Mr. Mazankowski's question just now, there is . . .

The Chairman: No, move your amendment now.

Mr. Benjamin: Okay, and then I can make my comments.

The Chairman: Right.

Mr. Benjamin: All right.

I will move that Clause 49.(1) be amended at page 24 in line 44 by deleting all the words after "ment".

The Chairman: Mr. Benjamin, if you will allow me to say so, that is pretty much what Mr. Mayer attempted to accomplish with his amendment.

• 2135

Mr. Benjamin: Which he withdrew.

The Chairman: Which he withdrew.

Mr. Benjamin: I urged him to leave it in there.

The Chairman: But you voted for it.

Mr. Benjamin: [*Inaudible—Editor*].

The Chairman: Because, as was explained, it would have the effect of including those costs incurred by a railway company for movement of grain in the vicinity of a port.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, first let me say that there is a great deal of mythology about switching charges. I do not know whether you call it corporate featherbedding or what. A 100-car train of grain coming in from east of Edmonton arrives, and a certain number of cars are destined for Prince Rupert and a certain number destined on CN track to Vancouver and a certain number destined to Calgary on CP

[*Traduction*]

Mais essentiellement, oui, les coûts variables comprennent les coûts d'aiguillage là où ils sont engagés. Nous connaissons les coûts totaux des gares de triage, et comme je l'ai dit tantôt, ils sont fixés d'après le temps d'aiguillage, lequel est établi par les compagnies de chemin de fer au moyen d'études de temps et de mouvement qui sont confirmées à leur tour par des études indépendantes de la CCT.

M. Mazankowski: D'accord.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski.

Le suivant est M. Benjamin et je pense qu'il va proposer un amendement. Est-ce que je me trompe?

M. Benjamin: Non, monsieur le président.

Le président: Un instant, alors. Il s'agit du paragraphe (2), n'est-ce pas?

M. Benjamin: Non, il s'agit du paragraphe (1). Je viens tout juste de le rédiger et j'en aurai un autre plus tard à propos du paragraphe (2).

Le président: Présentez votre amendement et donnez-m'en une copie.

M. Benjamin: Oui, monsieur. À propos de la question que M. Mazankowski vient tout juste de poser, il y a . . .

Le président: Non, présentez votre amendement tout de suite.

M. Benjamin: D'accord, et ensuite je pourrai faire mes commentaires.

Le président: Oui.

M. Benjamin: Très bien.

Je propose que le paragraphe (1) de l'article 49 soit modifié à la ligne 42, page 24, par la suppression de tous les mots qui viennent après le mot «conjointe».

Le président: Monsieur Benjamin, si vous me permettez, ça revient à peu près à ce que M. Mayer voulait faire avec son amendement.

M. Benjamin: Qu'il a retiré.

Le président: Qu'il a retiré, en effet.

M. Benjamin: Je lui avais dit de le laisser.

Le président: Mais vous avez voté en faveur.

M. Benjamin: *inaudible*

Le président: Parce que, comme on l'a expliqué, il aurait pour effet d'inclure les coûts engagés par une compagnie de chemin de fer pour les mouvements du grain à proximité d'un port.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'aimerais commencer par déclarer qu'il existe de nombreux mythes à l'égard des frais de triage. Je ne sais pas si l'on peut qualifier cela de bonne combine pour les sociétés. Supposons par exemple qu'il arrive de l'est d'Edmonton un train de grain de 100 wagons, certains étant destinés à Prince Rupert, certains à une voie du CN à Vancouver et certains à Calgary, par voie du CP par

[Text]

[Translation]

• 2130

The Chairman: Before we go any further, I am going to interrupt to answer the point of order Mr. Benjamin raised with regard to the taking of recorded votes.

It has always been the tradition—Mr. Benjamin is quite right—to do it in alphabetical order. But if Mr. Benjamin will recall, just before the Christmas adjournment last year we brought in new rules, among which were some governing the make-up of committees and the system of members and alternates. Previous to that, it was not possible to replace a member on the committee unless there was notice in writing. Now it is; and we see it happening all the time here, where alternates switch with members on two seconds' notice.

Mr. Benjamin: Switch members and alternates in writing. We have to replace them in writing.

The Chairman: No, you do not. You walk out and have Mr. Althouse move a motion. You do not do it in writing; you just get up and leave.

Mr. Benjamin: Yes, I know.

The Chairman: So it is very difficult to have an alphabetical list from which to call them. The Committees and Private Legislation Branch . . .

Mr. Benjamin: He is A and I am B.

The Chairman: —has drawn up a new form for the taking of recorded votes and attendance at committee, and it is done in the same fashion as votes are taken in the House. That is what I have been following, and I did not realize it was going to create a problem.

Mr. Benjamin: No, no, you did not.

The Chairman: I would propose that, with the agreement of the committee, we continue to do it that way . . .

An hon. Member: Agreed.

The Chairman: —because it becomes rather sloppy doing it the other way.

Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: I have another question. and it is not on your point.

The Chairman: No, I know.

Mr. Mazankowski: When we look at the switching yards that you talk about, how is the investment in those switching yards allocated in terms of investments and whatnot? Is any portion of that attributed to or included in the variable costs? If so, how is it apportioned . . .

The Chairman: Dr. Heads.

Mr. Mazankowski: —or is it simply on the basis of the switching costs?

Mr. Heads: Mr. Chairman, I think this is similar to the question I was asked earlier, and I have received instructions to keep my answers short; so perhaps I cannot elaborate too much.

Le président: Avant d'aller plus loin, j'aimerais répondre à l'objection soulevée par M. Benjamin au sujet des votes par appel nominatif.

Nous avons toujours procédé par ordre alphabétique—M. Benjamin a tout à fait raison là-dessus. Mais si M. Benjamin se rappelle bien, juste avant l'ajournement de Noël l'an dernier, nous avons adopté de nouvelles règles, dont certaines concernent la composition des comités et le système des membres et de leurs suppléants. Auparavant, il n'était pas possible à un suppléant de remplacer un membre au comité à moins d'en avoir été avisé par écrit. C'est possible maintenant et ça se produit régulièrement; un suppléant peut remplacer un membre à deux secondes d'avis.

M. Benjamin: Remplacer les membres par leurs suppléants au moyen d'un avis écrit. Nous devons les remplacer par écrit.

Le président: Mais non. Vous sortez et vous laissez M. Althouse prendre votre place. Vous ne le faites pas par écrit. Vous n'avez qu'à vous lever et partir.

M. Benjamin: Oui, je sais.

Le président: Il est donc très difficile d'avoir une liste alphabétique pour faire l'appel. La Direction des comités et de la législation privée . . .

M. Benjamin: Il est dans les A et moi dans les B.

Le président: . . . a mis au point une nouvelle formule pour recueillir les votes et faire l'appel des présences, et c'est la même que celle utilisée à la Chambre. Je m'y suis conformé, mais je ne pensais pas que ça allait poser un problème.

M. Benjamin: Non, non, ce n'est pas vraiment un problème.

Le président: Je propose donc, si le comité y consent, que nous continuions à procéder de cette manière . . .

Une voix: D'accord.

Le président: . . . parce que ça devient plutôt délicat de procéder de l'autre manière.

M. Mazankowski.

M. Mazankowski: J'ai une autre question et elle ne concerne pas la procédure.

Le président: Non, je sais.

M. Mazankowski: Pour en revenir aux gares de triage dont vous parlez, comment sont répartis les investissements dans ces-ares de triage? Y en a-t-il une partie imputée aux coûts variables, ou incluse dans les coûts variables? Si oui, comment se fait la répartition . . .

Le président: Monsieur Heads.

M. Mazankowski: . . . ou s'agit-il simplement des coûts d'aiguillage?

M. Heads: Monsieur le président, cette question ressemble fort à celle qu'on m'a posée tantôt, et on m'a averti de rester bref dans mes réponses. Je ne vais donc pas pouvoir élaborer beaucoup.

[*Texte*]

But basically, yes, variable costs include switching costs where these are incurred. We know what the total costs of the yards are; and as I said earlier, they are assigned on the basis of switching minutes, which are established by the railways as a result of essentially time and motion studies that are confirmed by independent CTC studies.

Mr. Mazankowski: Okay.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski.

Now, Mr. Benjamin is next, and I believe he is going to move an amendment. Am I correct?

Mr. Benjamin: Yes, Mr. Chairman . . .

The Chairman: Just a minute, now. That is in subclause (2), is it?

Mr. Benjamin: No, subclause (1). I have just written out one in subclause (1) and I will have another one in subclause (2) later on.

The Chairman: Move your amendment and give me a copy.

Mr. Benjamin: Yes, sir. To comment on Mr. Mazankowski's question just now, there is . . .

The Chairman: No, move your amendment now.

Mr. Benjamin: Okay, and then I can make my comments.

The Chairman: Right.

Mr. Benjamin: All right.

I will move that Clause 49.(1) be amended at page 24 in line 44 by deleting all the words after "ment".

The Chairman: Mr. Benjamin, if you will allow me to say so, that is pretty much what Mr. Mayer attempted to accomplish with his amendment.

• 2135

Mr. Benjamin: Which he withdrew.

The Chairman: Which he withdrew.

Mr. Benjamin: I urged him to leave it in there.

The Chairman: But you voted for it.

Mr. Benjamin: [*Inaudible—Editor*].

The Chairman: Because, as was explained, it would have the effect of including those costs incurred by a railway company for movement of grain in the vicinity of a port.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, first let me say that there is a great deal of mythology about switching charges. I do not know whether you call it corporate featherbedding or what. A 100-car train of grain coming in from east of Edmonton arrives, and a certain number of cars are destined for Prince Rupert and a certain number destined on CN track to Vancouver and a certain number destined to Calgary on CP

[*Traduction*]

Mais essentiellement, oui, les coûts variables comprennent les coûts d'aiguillage là où ils sont engagés. Nous connaissons les coûts totaux des gares de triage, et comme je l'ai dit tantôt, ils sont fixés d'après le temps d'aiguillage, lequel est établi par les compagnies de chemin de fer au moyen d'études de temps et de mouvement qui sont confirmées à leur tour par des études indépendantes de la CCT.

M. Mazankowski: D'accord.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski.

Le suivant est M. Benjamin et je pense qu'il va proposer un amendement. Est-ce que je me trompe?

M. Benjamin: Non, monsieur le président.

Le président: Un instant, alors. Il s'agit du paragraphe (2), n'est-ce pas?

M. Benjamin: Non, il s'agit du paragraphe (1). Je viens tout juste de le rédiger et j'en aurai un autre plus tard à propos du paragraphe (2).

Le président: Présentez votre amendement et donnez-m'en une copie.

M. Benjamin: Oui, monsieur. À propos de la question que M. Mazankowski vient tout juste de poser, il y a . . .

Le président: Non, présentez votre amendement tout de suite.

M. Benjamin: D'accord, et ensuite je pourrai faire mes commentaires.

Le président: Oui.

M. Benjamin: Très bien.

Je propose que le paragraphe (1) de l'article 49 soit modifié à la ligne 42, page 24, par la suppression de tous les mots qui viennent après le mot «conjointe».

Le président: Monsieur Benjamin, si vous me permettez, ça revient à peu près à ce que M. Mayer voulait faire avec son amendement.

M. Benjamin: Qu'il a retiré.

Le président: Qu'il a retiré, en effet.

M. Benjamin: Je lui avais dit de le laisser.

Le président: Mais vous avez voté en faveur.

M. Benjamin: *inaudible*

Le président: Parce que, comme on l'a expliqué, il aurait pour effet d'inclure les coûts engagés par une compagnie de chemin de fer pour les mouvements du grain à proximité d'un port.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'aimerais commencer par déclarer qu'il existe de nombreux mythes à l'égard des frais de triage. Je ne sais pas si l'on peut qualifier cela de bonne combine pour les sociétés. Supposons par exemple qu'il arrive de l'est d'Edmonton un train de grain de 100 wagons, certains étant destinés à Prince Rupert, certains à une voie du CN à Vancouver et certains à Calgary, par voie du CP par

[Text]

The Chairman: I have put the motion, so we need unanimous consent to withdraw. Is there unanimous consent?

Some hon. Member: No.

Amendment negatived: yeas 1, nays 8.

The Chairman: Clause 49.(2).

For the edification of members, Mr. Benjamin has a simple amendment to put to subclause (2). Would you like to put it now, Mr. Benjamin?

Mr. Benjamin: Yes.

The Chairman: All right. Proceed, please.

Mr. Benjamin: I move that Bill C-155 be amended in Clause 49 by striking out lines 1 to 12 at page 25 thereof and substituting the following therefor:

(2) Notwithstanding Subsection 48.(1) the Canadian Transport Commission shall, in consultation with the railway companies and such system participants as it deems appropriate, promote reciprocal and other arrangements between the railway companies for the interchange of grain, and shall require the railway companies to establish rates for joint line movement of grain to Prince Rupert and Ridley Island from any point on any line of railway other than a line of railway of the Canadian National Railway Company, and shall require Canadian Pacific Limited and Canadian National Railway Company to establish rates for the joint line movement of grain to Churchill, and such rates to Prince Rupert, Ridley Island and Churchill shall not exceed the rates that would apply to single line movement.

• 2145

Mr. Chairman, the intent here is that this would establish joint line rates to those points as if they were occurring on the same line. It seems to me that the bill, as written, would prevent the railways from charging joint rates to Prince Rupert and Ridley Island in excess of those calculated by the formula for single line movements, but it does not provide this protection to Churchill. The amendment extends the protection to Churchill. The rates would be for single line movements to any one of those destinations the shipments go to. I do not know why Churchill was excluded in this, but it is there now.

The Chairman: The question is on Mr. Benjamin's—oh, Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: This is not pertaining to the amendment but to the subclause. What would be the meaning of "other arrangements, "promote reciprocal and other arrangements

[Translation]

Je crois que M. Mayer était dans le vrai avec son premier amendement.

Le président: J'ai présenté la motion, il nous faut donc un consentement unanime pour retirer l'amendement. L'avons-nous?

Des voix: Non.

Amendement rejeté: 1 vote positif, 8 votes négatifs.

Le président: Paragraphe 49.(2).

Pour la gouverne des membres du comité, M. Benjamin voudrait présenter un amendement simple au paragraphe (2). Désirez-vous le proposer maintenant, monsieur Benjamin?

M. Benjamin: Oui.

Le président: Très bien, allez-y, s'il vous plaît.

M. Benjamin: Je propose que le projet de loi C-155 soit amendé à l'article 49, par la suppression des lignes 3 à 14, page 25, pour les remplacer par ce qui suit:

(2) Par dérogation au paragraphe 48.(1), la Commission canadienne des transports favorise, en consultation avec les compagnies de chemin de fer et les participants qu'elle estime indiqués, des accords de réciprocité et autres entre compagnies de chemin de fer sur l'échange du trafic du grain. Elle exige des compagnies de chemin de fer qu'elles établissent des taux pour les mouvements du grain sur ligne conjointe en général et à destination de Prince Rupert et de Ridley Island au départ de tout point situé sur une ligne de chemin de fer, à l'exception d'une ligne de la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada. Elle exige également du Canadien Pacifique Limitée et de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, qu'elles établissent des taux pour les mouvements du grain sur ligne conjointe à destination de Churchill. Ces taux applicables pour les mouvements à destination de Prince Rupert, de Ridley Island et de Churchill ne peuvent excéder les taux qui seraient applicables aux mouvements du grain sur ligne conjointe.

Monsieur le président, cette modification vise à établir des taux sur ligne conjointe à ces destinations comme s'il s'agissait de lignes simples. Il me semble que le projet de loi, dans son libellé actuel, empêcherait les compagnies de chemin de fer d'exiger des taux conjoints à destination de Prince Rupert et de Ridley Island au-delà du taux calculé par formule pour une ligne simple, sans accorder cette protection à Churchill. L'amendement élargit cette protection à Churchill. Le taux serait celui des mouvements sur ligne simple pour l'une ou l'autre de ces destinations. Je ne sais pas pourquoi Churchill ne figure pas dans cet article, mais il y figure maintenant.

Le président: Le vote sur l'amendement de—ah, monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Ma question ne vise pas l'amendement, mais le paragraphe. Que signifie l'expression «et autres» dans la partie «des accords de réciprocité et autres»? Qu'est-ce que l'on entend par ces autres accords?

[Texte]

between the railway companies'? What would those other arrangements include?

Mr. D. Lefebvre: Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Lefebvre.

Mr. D. Lefebvre: One idea that was tossed out during the legislative task force as one arrangement that could increase efficiency and might be good, something that might be good to promote, was running rights. Under reciprocal arrangements a railway delivers a car to a point but it is the other railway that picks it up with the locomotives. Running rights—one railway could run over the lines of another railway. If it is more efficient, it should be promoted. That is an example. There might be other arrangements that would increase efficiency.

Mr. Mazankowski: Is there much of that going on now?

Mr. D. Lefebvre: No.

Mr. Mazankowski: Nothing.

Mr. Hackston: Only when there are mud slides.

Mr. Mazankowski: And when there is an agreement to use—well, no, in the case of using CP cars up to Churchill that would not apply; CP does not run trains up to Churchill. But if CP were to negotiate with CN to run up to Churchill, that would be a running right, I presume. Right?

Mr. D. Lefebvre: That is correct, yes.

Mr. Mazankowski: Do you suspect that it is with that sort of thing in mind, that some day it may become a reality?

The Chairman: Dr. Heads.

Mr. Heads: I think, Mr. Chairman, that reference to other arrangements was essentially suggested as a forward-looking possibility. I do not think there were too many things explicitly in the minds of the members of the rates task force when that was discussed, but they felt that the legislation could be in operation for many years and therefore did not wish to limit the allowance in this clause.

Mr. Mazankowski: That is a good explanation. There will be some other areas in which we hope that kind of flexibility might be incorporated into the legislation as well. Thank you.

• 2150

Mr. McKnight: If I understood the witnesses, there is nothing done on grain but there is on other products?

Mr. Hackston: Mr. Chairman, perhaps I can answer that. The running rights, as I understand it, generally do not apply product by product. They apply over a section of line, say, to get from one section of your line to another section, because of abandonment or whatever.

[Traduction]

M. D. Lefebvre: Monsieur le président.

Le président: Monsieur Lefebvre.

M. D. Lefebvre: Au cours des travaux du groupe de travail parlementaire, l'un des concepts examinés a été celui des droits de passage, à titre de genre d'accord qui pourrait accroître l'efficacité et qu'il vaudrait la peine de soutenir. En vertu d'un accord de réciprocité, une compagnie de chemin de fer livre un wagon à un point et c'est l'autre compagnie qui vient le chercher avec ses locomotives. Avec des droits de passage, une compagnie peut circuler sur les lignes d'une autre. Lorsque c'est plus efficace, il faudrait encourager cette pratique. Cela n'est qu'un exemple, il peut exister d'autres types d'accord permettant d'accroître l'efficacité.

M. Mazankowski: Existe-t-il beaucoup de ces accords?

M. D. Lefebvre: Non.

M. Mazankowski: Rien.

M. Hackston: Seulement lorsqu'il y a des glissements de terrain.

M. Mazankowski: Et lorsqu'il y a un accord permettant d'utiliser—non, la situation où l'on utiliserait des wagons du CP jusqu'à Churchill ne s'applique pas, le CP n'a pas de service jusqu'à Churchill. Mais si le CP négociait avec le CN pour aller jusqu'à Churchill, je présume qu'il s'agirait là d'un droit de passage. Est-ce exact?

M. D. Lefebvre: C'est exact, en effet.

M. Mazankowski: Croyez-vous que ce genre de chose puisse se réaliser un jour?

Le président: Monsieur Heads.

M. Heads: Je crois, monsieur le président, que la mention d'autres accords ne visait qu'à laisser une porte ouverte pour l'avenir. Je ne crois pas que les membres du groupe de travail sur les tarifs aient envisagé des accords précis au moment de la discussion, ils croyaient plutôt que cette mesure législative pourrait s'appliquer plusieurs années et ils ne désiraient pas limiter la latitude accordée par cet article.

M. Mazankowski: C'est une bonne explication. Nous espérons également pouvoir intégrer ce genre de souplesse dans quelques autres domaines du projet de loi encore à venir. Merci.

M. McKnight: Si j'ai bien compris les témoins, il n'y a pas d'accord de ce genre pour le grain, mais il y en a pour d'autres produits?

M. Hackston: Monsieur le président, je suis peut-être en mesure de répondre à cette question. À ma connaissance, les droits de passage ne s'appliquent pas à un produit. Ils s'appliquent à une partie de ligne, disons pour permettre d'aller d'une section à une autre, à cause de l'abandon d'un embranchement ou pour d'autres raisons.

[Text]

Mr. McKnight: That is not what I am asking. As a regular practice, is what I am asking.

Mr. Hackston: They are formalized arrangements and have to be filed with the commission. I guess the one I am most familiar with is what used to be the T, H & B—Toronto, Hamilton and Buffalo—and is now part of Canadian Pacific, which has running rights over a section of Canadian National line from the area around Hamilton down and to Welland, Ontario. In fact, I believe it also has solicitation rights. In other words, it can solicit traffic on that section of line. Running rights do not always include that.

The Chairman: Are they legal?

Mr. Hackston: They have to file a tariff for it.

Mr. McKnight: Now, those arrangements, which I am sure you are familiar with, the transfer of costs, the costs in the negotiations or in the contract, how are they handled? Are they handled by direct payment?

Mr. Hackston: I believe there are a number of arrangements. The one over the section of line I referred to I believe is related to traffic volume revenue that Canadian Pacific takes from that line.

Mr. McKnight: They take a percentage of that . . .

Mr. Hackston: A certain percentage would be paid to Canadian National for the rights to run over the line and it is all signed in the agreement. There are others I believe which are related to sharing the costs of the line. I suppose it depends on the situation. If you do not have solicitation rights, it is a little different. It is probably related to costs, but I think it depends on the particular circumstance.

Mr. McKnight: Mr. Chairman, I would like to ask Mr. Thompson if he is familiar with these arrangements. With regard to the running rights that are traded off, are the costs applied to the railroads among themselves equal to the same costs that we are looking at in this bill?

The Chairman: Mr. Thompson.

Mr. Thompson: The expression "reciprocal and other arrangements" really encompasses two possible types of operation. A reciprocal operation, by definition, is one in which the two companies have some kind of reciprocal arrangement where they each run, for the sake of simplicity, one train over the other one's line and the other one runs one train over its line. That would be a very simple, straight forward, reciprocal arrangement. Now there would be an agreement to give effect to that, which they have the power to enter into voluntarily, and they can make the terms and conditions of that agreement.

Now, "another arrangement", might be considered to be where a company, say, the Chesapeake and Ohio, runs over Conrail's tunnel coming into Canada. That is not really a reciprocal arrangement, as I would define it. That is perhaps what you would call another arrangement. It is a running

[Translation]

M. McKnight: Ce n'était pas le sens de ma question. Je voulais savoir s'il s'agissait d'une pratique courante.

M. Hackston: Il s'agit d'accords officiels et ils doivent déposés auprès de la Commission. Je crois que celui que je connais le mieux, c'est celui de l'ancienne *TH and B*—Toronto, Hamilton et Buffalo—, qui fait maintenant partie du Canadien Pacifique et qui détient des droits de passage sur une section de la ligne du Canadien National à partir de la région près de Hamilton jusqu'à Welland (Ontario) inclusivement. En fait, je crois qu'ils détiennent également des droits de sollicitation, c'est-à-dire qu'ils peuvent solliciter des clients pour le transport sur cette ligne, ce qui n'est pas toujours le cas avec les droits de passage.

Le président: Agissent-ils dans la légalité?

M. Hackston: Ils doivent produire un tarif pour cela.

M. McKnight: Maintenant, avec de tels accords, que vous semblez bien connaître, le transfert des coûts, prévu au cours de la négociation ou au contrat, comment s'effectue-t-il? Par paiements directs?

M. Hackston: Je crois qu'il existe plusieurs possibilités. Dans l'exemple que je citais, je crois que le calcul se fondait sur les revenus du volume de trafic que le Canadien Pacifique retire de cette ligne.

M. McKnight: Ils prennent un pourcentage de ce montant . . .

M. Hackston: Un certain pourcentage serait versé au Canadien National pour le droit de passer sur ses lignes et le tout figure dans l'accord signé. Je crois que certains autres accords touchent le partage des coûts de la ligne. Je suppose que tout dépend de la situation. En l'absence de droits de sollicitation, ce n'est pas la même chose, il y a probablement un lien avec les coûts, mais tout dépendrait de la situation.

M. McKnight: Monsieur le président, j'aimerais demander à M. Thompson s'il connaît bien ce genre d'accord. Dans les cas d'échanges de droits de passage, les coûts que s'imposent mutuellement les compagnies de chemins de fer sont-ils les mêmes que ceux que nous examinons dans le présent projet de loi?

Le président: Monsieur Thompson.

M. Thompson: L'expression «accords de réciprocité et autres» touche en fait deux genres possibles de fonctionnement. Par définition, une exploitation réciproque comporte un accord de réciprocité en vertu duquel deux compagnies, pour simplifier les choses, laissent rouler les trains de l'autre sur leurs propres lignes. Il s'agit là d'un accord de réciprocité très simple et très clair. Il y aurait ensuite une entente pour mettre en vigueur concrètement cet accord, à l'effet qu'ils peuvent le faire volontairement en respectant les modalités de cet accord.

On peut envisager un autre genre d'accord en vertu duquel une compagnie, disons la *Chesapeake and Ohio* passe par le tunnel de la Conrail pour se rendre au Canada. Ce n'est pas strictement un accord de réciprocité, à mon sens. C'est peut-être ce que l'on pourrait qualifier de l'expression «autre

[Texte]

rights arrangement in which Chesapeake and Ohio pays Conrail a certain amount for the duration of that agreement per train or per car, or whatever it is. And in that particular case, I understand that there is even a subagreement from Chesapeake and Ohio to Canadian Pacific, whereby Canadian Pacific moves through the tunnel by virtue of C & O's rights. So you can get very complicated inter-company relationships, not all of which are balanced in a reciprocal way. Some are, and some are just rental agreements.

The Chairman: I am beginning to understand what Mr. Hackston meant by solicitation.

• 2155

Mr. McKnight: Could any of the witnesses tell us whether these rental agreements in the rent tariff, if they would be what we are looking at in this bill—if it were a freight tariff line—if a tariff is applied, obviously the contract must be ratified by the CTC, if it is not reciprocal.

The Chairman: Mr. Hackston.

Mr. Hackston: Perhaps Mr. Thompson could answer this. Running rights agreements are filed with the commission. I am not sure if the commission has to approve them.

Perhaps in the meantime I could clarify something I said earlier; really correct it. As I understand it, traffic coming off the CN Rosburn subdivision runs over a section of Canadian Pacific line to get onto the Canadian National main line, and running rights would be involved there.

Mr. McKnight: From Gladstone to Neepawa, if you want to be precise.

The Chairman: Mr. Thompson, are you able to answer the last question Mr. McKnight put?

Mr. Thompson: I was just checking to see if there has to be approval by the commission for these running rights agreements. I think CN in some instances are exempt by virtue of special provisions of their act from getting such approval. But basically the railways are free to contract. I think at most what they are required to do is perhaps file a copy of their agreement with the commission. But I can check that in the act.

Mr. McKnight: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Mayer: Could I follow that up with just a brief supplementary?

The Chairman: Mr. Mayer.

Mr. Mayer: I was interested that you mentioned the CN Rosburn subdivision. There is an agreement between CN and CP to run a line between Gladstone and Neepawa. Do you have any ballpark figure rolling around in the back of your head that would give us an idea of what the cost would be per mile? What kind of figures are we talking about for the railways? Is it \$200 a mile or \$20,000? What does it cost to

[Traduction]

accorder. Il s'agit d'un accord de droits de passage en vertu duquel la *Chesapeake and Ohio* paie à la Conrail un certain montant par wagon ou par train ou autrement pour la durée de l'accord. Dans ce cas particulier, il existe même un accord auxiliaire entre la *Chesapeake and Ohio* et le Canadien Pacifique, en vertu duquel le Canadien Pacifique peut traverser le tunnel grâce aux droits de la *C & O*. Vous pouvez donc vous retrouver avec des relations très complexes entre les sociétés, où il n'y a pas nécessairement un équilibre de réciprocité. Certains sont réciproques et d'autres ne constituent que des accords de location.

Le président: Je commence à comprendre ce que voulait dire M. Hackston lorsqu'il parlait de sollicitation.

M. McKnight: Un des témoins pourrait-il nous dire—si ces ententes de location du tarif de location, s'ils seraient ce que nous voyons dans ce projet de loi—si le tarif est appliqué, le contrat doit évidemment être ratifié par la CCT s'il n'est pas réciproque.

Le président: Monsieur Hackston.

M. Hackston: Peut-être M. Thompson pourrait-il répondre à cela. Les droits courants des ententes sont enregistrés par la Commission. Je ne suis pas certain que la Commission doive les approuver.

Peut-être entre-temps pourrais-je clarifier une chose que j'ai dite plus tôt; la corriger en fait. Je crois que le tarif en provenance de la subdivision Rosburn du CN passe sur un segment de voie du Canadien Pacifique afin de rejoindre l'embranchement principal du Canadien National, et des droits de course seraient exigés dans ce cas-là.

M. McKnight: De Gladstone à Neepawa, pour être précis.

Le président: Monsieur Thompson, pouvez-vous répondre à la dernière question de M. McKnight?

M. Thompson: Je vérifiais seulement si la Commission doit approuver ces ententes sur les droits de course. Je crois que le CN est exempté d'une telle approbation dans certains cas, en vertu de certaines dispositions de leur loi. Mais je crois que les compagnies de chemins de fer sont fondamentalement libres d'établir des contrats. Je crois que le plus qu'elles aient à faire est de soumettre une copie de leur entente à la commission. Mais je peux vérifier cela dans la loi.

M. McKnight: Merci, monsieur le président.

M. Mayer: Pourrais-je poursuivre là-dessus avec une brève question supplémentaire?

Le président: Monsieur Mayer.

M. Mayer: J'ai été intéressé par votre mention de la subdivision Rosburn du CN. Il y a une entente entre le CN et le CP pour circuler sur une voie entre Gladstone et Neepawa. Avez-vous une idée approximative de ce que cela coûterait par mille? De quel genre de chiffre parlons-nous pour les compagnies de chemins de fer? Est-ce \$200 le mille, \$20,000? Qu'est-ce que cela coûte d'y faire passer un train? Si personne

[Text]

run a train over it? If nobody has an estimate, I would just be interested in knowing, maybe at a later date, if the information is available, what . . .

The Chairman: Perhaps Mr. Hackston or Dr. Heads could write a letter to the clerk and have it distributed.

Mr. Mayer: Right. Thank you very much.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Just a wrap-up. My quick comment is the more we go into this, I hope my colleagues and the officials realize how much easier it would be if you just had one national railway system. You would not have to worry about switching charges, reciprocal agreements, other arrangements. Competing railways mean extra costs for all the users of them.

My amendment, Mr. Chairman, in summation, is it provides the same protection for Churchill as is provided for Prince Rupert and Ridley Island.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin.

• 2200

Amendment negated: yeas, 4; nays, 5.

Clause 49 as amended agreed to.

On Clause 50

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, it is 10.00 p.m. This would be the first time this week that we adjourned at 10.00 p.m. We are at Clause 50, and that might be a good place to wind it up.

The Chairman: Well, I am in the hands of the committee. Mr. Flis.

Mr. Flis: Mr. Chairman, I think if the members would just flip the page they will see that by coming to the end of 53 we will have completed Part II. I think we can do this very quickly.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, does that mean that we sit tomorrow then, or what is the . . . ?

The Chairman: Yes, we have a meeting scheduled for tomorrow morning.

Mr. Mazankowski: From 9.30 a.m. till 11.00 a.m.

The Chairman: That is what we agreed to this morning.

Mr. Mazankowski: Okay.

Mr. Mayer: Well, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Mayer.

Mr. Mayer: There is a limit to what you can expect the human species to endure. I think everybody in the room knows exactly what I am referring to—the witnesses, everybody. A lot of us have things to do at home. I for one have been away from home. I do not know whether my children will recognize me. I expect my dog to bark at me and maybe bite me when I go home.

[Translation]

n'a d'estimé. Je serais seulement intéressé, peut-être plus tard, si le renseignement est disponible.

Le président: Peut-être M. Hackston ou le docteur Heads pourrait-il écrire une lettre au greffier et la faire distribuer.

M. Mayer: Bien. Merci beaucoup.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Seulement une rétrospective. Je ferai remarquer que plus nous entrons là-dedans, j'espère que mes collègues et que les représentants sont conscients de ce qu'il serait beaucoup plus facile de n'avoir qu'un seul réseau national de chemins de fer. Vous n'auriez pas à vous inquiéter de transférer les frais, des ententes réciproques et des autres arrangements. Des compagnies de chemins de fer en concurrence signifie des frais supplémentaires pour tous les utilisateurs.

Mon amendement, monsieur le président, en résumé, fournit à Churchill la même protection donnée à Prince Rupert et à Ridley.

Le président: Merci, monsieur Benjamin.

L'amendement est rejeté par 5 voix contre 4.

L'article 49, modifié, est adopté.

Article 50

M. Mazankowski: Monsieur le président, il est maintenant 22h00. Ce serait la première fois cette semaine que nous ajournerions à 22h00. Nous en sommes maintenant à l'article 50 et je crois que ce serait le moment de s'arrêter.

Le président: Je suis à la disposition du Comité. Monsieur Flis.

M. Flis: Monsieur le président, il ne nous reste que trois articles avant d'avoir terminé la Partie II. Je crois que nous pouvons le faire en très peu de temps.

M. Mazankowski: Monsieur le président, cela veut-il dire que nous aurons une réunion demain ou . . .

Le président: Oui, nous avons une réunion prévue pour demain matin.

M. Mazankowski: De 9h30 jusqu'à 11h00.

Le président: C'est ce que nous avons convenu ce matin.

M. Mazankowski: Oui.

M. Mayer: Eh bien, monsieur le président.

Le président: Monsieur Mayer.

M. Mayer: Il y a une limite à ce qu'on peut endurer. Je crois que cela vaut pour tout le monde ici, les témoins y compris. Beaucoup d'entre nous ont des choses à faire dans leur circonscription. J'ai été absent de la maison et je ne sais pas si mes enfants vont me reconnaître. Mon chien va peut-être me mordre lorsque j'entrerai dans la maison.

[Texte]

I just think that this is an important piece of legislation. We have been making progress all week. We have been in this position late every night. In fact I suggested to you with a certain amount of tongue in cheekness, if you will, that you should issue us all a ration of Johnson's baby powder, because I think some of us are coming down with diaper rash, we have been sitting in these chairs for so long.

I would suggest that we do one of two things: If we are going to sit tonight till we finish Part II, we should do that and not sit tomorrow; and if we are going to sit tomorrow, we should adjourn right now. Let us bring some common sense back into what we are doing.

A lot of us have had very little time to spend in the House this week. There have been some interesting debates going on in the House. We have had very little time in our offices. We have constituency work. Some of us have to travel a considerable distance to get home over the weekend—six, seven, eight hours travelling home and return. I think it is incumbent upon all of us to see that when we are back here our caucuses are in some kind of shape so that they can function in a normal fashion.

I would suggest very strongly that we consider doing either one of the two things, but not both. Either we adjourn now and agree to sit tomorrow, or we agree to sit this evening until we finish Part II and not meet tomorrow. You will note that we are making I think quite good progress; I think that should be taken into consideration in terms of what we do as far as sitting. We agreed last week that we would pursue the thing and do it on the basis of some good faith. That we have certainly done. We have sat until 12.00, 11.00 p.m., 11.30 p.m. I think we certainly have kept our part of the bargain as far as the opposition is concerned, and we have made some exceptionally good progress on this bill.

I just think there is a limit beyond which you should not expect us to go, because by doing that we all jeopardize our ability to function and function properly, and this is a very important piece of legislation. So I would suggest that we do either one of the two things that I have . . . I will close there, Mr. Chairman.

Mme Côté: Je vous remercie, monsieur le président.

• 2205

Nous n'avons pas tous l'opportunité d'avoir notre famille avec nous ici à Ottawa. J'ai accepté cet après-midi, de rester pour la séance de ce soir et celle de demain avant-midi également, si c'est nécessaire, mais je ne ferai certainement pas cela toutes les semaines! Comme je l'ai dit et je le répète, ma famille n'est pas ici et j'aimerais bien, moi aussi, être avec les miens, au moins au cours de la fin de semaine.

Donc, il m'apparaît que la proposition était raisonnable. Si vraiment on désire adopter le projet de loi, il me semble que l'on pourrait, ce soir, se rendre à la Partie III et siéger demain matin à 9h30. Il est à espérer que l'on prendra cela un peu plus au sérieux, et moi, la première.

Je vous remercie, monsieur le président.

[Traduction]

Je crois que c'est un projet de loi important. Nous avons fait des progrès pendant la semaine. Nous avons siégé tard tous les soirs. Nous commençons à avoir mal aux fesses depuis tout le temps que nous restons assis.

A mon avis, nous avons l'alternative suivante: si nous terminons la Partie II ce soir, il ne devrait pas y avoir de réunion demain; mais si nous allons siéger demain, ajournons tout de suite. Soyons un peu raisonnables.

Nous n'avons pas pu passer beaucoup de temps à la Chambre cette semaine, malgré les débats intéressants. Nous avons eu très peu de temps à passer dans nos bureaux et nous avons du travail dans nos circonscriptions. Certains doivent faire six, sept ou huit heures de voyage pour rentrer chez eux et pour revenir à Ottawa. Je crois que nous devons nous préoccuper un peu de notre état physique pour que nous puissions reprendre le travail à notre retour.

Comme je le disais donc, nous pouvons maintenant ajourner et siéger demain ou prolonger la séance de ce soir jusqu'à ce que nous ayons terminé la Partie II et supprimer la réunion de demain. Je crois que nous faisons de bons progrès et il faudrait en tenir compte quand nous déterminons nos heures de séance. Nous avons convenu, la semaine dernière, de nous consacrer à l'étude de ce projet de loi et de faire preuve de bonne foi. Nous n'y avons certainement pas manqué. Nous avons siégé jusqu'à minuit, 23h00, 23h30. J'estime que l'Opposition a tenu parole et que nous avons réalisé des progrès exceptionnels.

A mon avis, il ne faut pas dépasser la limite de notre endurance et mettre ainsi en danger un projet de loi important. Je répète donc ma proposition, monsieur le président.

Mrs. Côté: Thank you, Mr. Chairman.

We are not all lucky enough to have our families here in Ottawa. I agreed to stay this afternoon for this evening's meeting and tomorrow morning's one as well but I certainly do not intend to do this every week. As I said, my family is not here and I would also like to spend some time at home over the weekend.

I think the proposal is a reasonable one. If we really want to get through the bill, I think we should complete up to Part III this evening and have our meeting tomorrow at 9.30 a.m. Let us hope it will be taken a bit more seriously.

Thank you, Mr. Chairman.

[Text]

An hon. Member: Hear, hear!

The Chairman: Mr. Flis.

Mr. Flis: I think it would be very reasonable. The time we are spending debating whether we should sit or not, we probably could have had another two clauses done, Mr. Chairman. Really it is very short; three or four clauses. Let us finish it and get on with it tomorrow morning.

Mr. Mayer: Mr. Chairman, if that is what the parliamentary secretary considers good faith, I will serve notice on him that the sledding is going to be very tough if he wants to continue sitting this evening until we finish clause 2, and then meet tomorrow. He should make up his mind; either we proceed on the basis of some good faith and some understanding, or we are not going to proceed on the basis of some good faith and understanding. It is a simple choice.

An hon. Member: Make up your mind.

The Chairman: Mr. Flis.

Mr. Flis: Mr. Chairman, the very person who is arguing not to sit is the very person who took so long asking questions and moving one simple amendment—editing it over and over, et cetera. I think we can move a little faster.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, on a point of order. What is wrong in moving amendments and asking questions and debating clauses? Is that some sort of sin we are committing here in this committee?

An hon. Member: That is what we are here for.

Mr. Mazankowski: My goodness, gracious, that is the second, third, or fourth time that the parliamentary secretary has cast a reflection upon members on this side who have important points they wish to raise. We want to put forth a point of view, and that is what we have been invited to do.

Mr. Flis: I am casting no reflection, Mr. Chairman, but I think when a question is answered then it is time to go on, instead of asking the same question 10 times over.

Again I repeat, Mr. Chairman, the time we are going to spend debating this, we could have already gone through another two clauses.

The Chairman: Mr. Loiselle.

M. Loiselle: Merci, monsieur le président.

Depuis le début, soit le 25 juillet, on travaille de bonne foi et avec collaboration à ce Comité-ci. J'implore mes amis de l'autre côté de croire que les articles 50 à 53 ne sont pas les plus controversés mais qu'au contraire, ils aident certains groupes que M. Mazankowski tentaient de défendre un peu plus tôt dans la journée.

An hon. Member: They could be.

M. Loiselle: On pourrait fort bien, dans quelques heures, passer à travers cela. Demain, nous pourrions commencer avec la Partie III. Comme il ne s'agit pas d'articles vraiment controversés, je pense que l'on pourrait procéder rapidement et de bonne foi.

[Translation]

Une voix: Bravo, bravo!

Le président: Monsieur Flis.

M. Flis: Je crois que cela serait très raisonnable. Nous aurions probablement pu terminer deux autres articles pendant le temps que nous avons consacré à nos heures de séances. Il ne reste que trois ou quatre articles. Terminons cette partie et recommençons le travail demain matin.

M. Mayer: Monsieur le président, si le secrétaire parlementaire estime faire preuve de bonne foi, je tiens à l'avertir qu'il aura beaucoup de mal ce soir et demain en voulant procéder de la sorte. Veut-il prouver sa bonne foi ou non? C'est un choix simple.

Une voix: Décidez-vous.

Le président: Monsieur Flis.

M. Flis: Monsieur le président, la personne qui ne veut pas siéger est justement celle qui a pris énormément de temps pour poser des questions et proposer un simple amendement en y ajoutant des corrections. Je crois que nous pouvons procéder un peu plus rapidement.

M. Mazankowski: Monsieur le président, j'invoque le Règlement. En quoi est-il mauvais de proposer des amendements, poser des questions et débattre d'articles? Est-ce un péché pour un membre du Comité?

Une voix: C'est pour cela que nous sommes ici.

M. Mazankowski: C'est la deuxième, troisième ou quatrième fois que le secrétaire parlementaire tient des propos désobligeants à l'égard de membres de l'Opposition qui ont des points importants à soulever. Nous voulons exprimer notre point de vue, et c'est ce qu'on nous a invités à faire.

M. Flis: Je ne tiens pas de propos désobligeants, monsieur le président, mais je crois que quand on reçoit une réponse à sa question, il faut passer à autre chose au lieu de répéter dix fois la question.

Je dis encore une fois, monsieur le président, que le temps que nous avons consacré à cette question aurait pu servir à l'étude de deux autres articles.

Le président: Monsieur Loiselle.

Mr. Loiselle: Thank you, Mr. Chairman.

Right from the beginning on July 25, we have been working in good faith and in a spirit of co-operation. I beseech my friends on the other side of the table to realize that clauses 50 to 53 are not at all controversial but can actually be helpful to certain groups whose interests Mr. Mazankowski wished to defend earlier on in the day.

Une voix: C'est possible.

Mr. Loiselle: Several minutes would be enough to get through them. Tomorrow we could begin with Part III. Since the clauses are in no way controversial, I think we could proceed quickly and in good faith.

[Texte]

An hon. Member: I agree.

M. Loiselle: Ce serait là une expression supplémentaire de notre bonne volonté de conclure.

Mr. Mayer: Mr. Chairman, I would like to respond to the parliamentary secretary. He should realize that the questions we asked were largely substantive questions, and the evidence of that is the fact we have had so many amendments accepted. If our questions had been judged frivolous, and if we had moved frivolous amendments that were not accepted, then I think he could make an excellent case for the point he was making. But when he looks at the record, and if he wants to be honest about it and face squarely up to it, he will have to admit that we have questioned the officials to find out what the intent of the bill is, and what the officials intended some of the clauses to mean. We had interpretations of some of the amendments that we have moved and found out, and we thank the officials for it, that some of the amendments... I found that a couple of my amendments did not convey the kind of meaning I wanted, so we changed them around.

The purpose of a committee is to examine a bill clause by clause, and that is exactly what we are doing. I think we are making good progress in the sense that we are moving through the bill. And what is even more important, as we move through the bill we are making substantial improvements to it by having the government accept some of the amendments.

I just think if we are going to proceed in some semblance of order and reasonableness, and in good faith, that we have to do it on a basis of some kind of common sense, as far as sitting hours are concerned. I defy anybody to come up with a committee that has spent more time working and has done more diligent work than this committee has done since we have been back in Ottawa. I think this is the fourth week in Ottawa.

• 2210

Nobody in the parliamentary process down here, none of the members, this week have spent more hours devoted to committee work or House work than the members on this committee, and I just think there is a limit beyond which we should not be expected to go.

Again, I suggest that we do one of two things: that we agree to finish Part II of the bill and we go home and we not meet again until Monday; or, if we are not going to do that tonight, if we are going to meet tomorrow, that we adjourn right now and agree to meet tomorrow—one or the other.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, the phrase "good faith" has been mentioned by Mr. Mayer, Mr. Mazankowski and Mr. Flis. I want to remind Mr. Flis that to this moment, albeit somewhat reluctantly, members on this side of the table, members from the two opposition parties, in the exercise of that good faith have sat past 10.00 p.m. night after night—one night until 10.30 p.m., one night until 11.30 p.m., one night until 1.00 a.m. and another night until 11.45 p.m.—in good faith in order to achieve the desire of the government members to complete a clause or complete a couple more clauses or complete a section. We have done that consistently.

[Traduction]

Une voix: Je suis d'accord.

Mr. Loiselle: This would be a further indication of our willingness to conclude.

M. Mayer: Monsieur le président, je voudrais répondre au secrétaire parlementaire. Il devrait se rendre compte que nos questions étaient essentiellement des questions de fond, comme le confirme le fait que tant de nos amendements ont été acceptés. Si c'était des questions ou des amendements frivoles, son observation aurait pu être justifiée. Mais s'il veut être honnête, il devra reconnaître que nos questions aux fonctionnaires visaient à déterminer l'esprit du projet de loi et le sens de certains articles. Grâce aux fonctionnaires, j'ai appris que certains de mes amendements n'auraient pas eu l'effet voulu, et je les ai changés.

Notre réunion a pour objet d'étudier le projet de loi article par article, et c'est exactement ce que nous faisons. Je crois que nous faisons de bons progrès. Ce qui plus est, nous apportons des améliorations importantes au projet de loi par certains de nos amendements qui ont été acceptés.

Mais si nous voulons travailler de façon raisonnable, et avec bonne foi, il faudra que nos heures de séance soient moins rigoureuses. On trouverait difficilement un autre comité qui a consacré autant d'efforts et de temps à sa tâche depuis notre retour à Ottawa. Je crois que c'est notre quatrième semaine de séances à Ottawa.

Personne travaillant dans le système parlementaire et aucun député n'a passé autant d'heures cette semaine à effectuer du travail de comité ou de la Chambre que les membres du présent Comité et je pense qu'il y a une limite à respecter.

A nouveau, je suggère de nous entendre pour terminer l'étude de la partie II du projet de loi et d'ajourner les travaux jusqu'à lundi, ou sinon, si nous devons nous réunir demain, d'ajourner dès maintenant et de nous mettre d'accord pour demain; l'un ou l'autre.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, messieurs Mayer, Mazankowski et Flis ont parlé de bonne foi. Je veux rappeler à M. Flis que jusqu'à présent, bien que pas toujours volontiers, les membres de notre côté de la table, ceux des deux partis d'opposition, dans l'exercice de cette bonne foi ou de cette bonne volonté, ont siégé plus tard que 22 heures soir après soir—une fois jusqu'à 22h30, une autre jusqu'à 23h30, jusqu'à 1 heure du matin et encore une autre fois jusqu'à 23h45—en toute bonne foi, pour répondre au désir des membres du gouvernement de terminer l'étude d'un article ou d'une couple

[Text]

Tonight, with this extra sitting tomorrow, which is unusual for all the committees, very unusual . . . This extra hour and a half tomorrow morning will accomplish what you are going to accomplish in an hour and a half more tonight, and the committee is no further behind in terms of time spent dealing with facilitating the dealing with the bill.

So, for goodness' sake, Mr. Chairman, for the comfort of all and to relieve the discomfort of some in this committee, let us adjourn now and we can resume at 9.30 a.m. and accomplish as much as or more than you will between now and midnight.

The Chairman: Mr. Flis.

Mr. Flis: Again to bargain in good faith, do I have the assurances of the opposition that, by breaking up now and coming back tomorrow morning, they see light at the end of the tunnel and we should complete the bill by sometime tomorrow?

Mr. Benjamin: In an hour and a half? You have to be kidding. Not even the minister would expect that. An hour and a half to complete all the rest of the bill? Come on. Good God!

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Even I do not expect that.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, it might be the point in time for the common sense of Mr. Reid to prevail again because he seems always to get us out of these jams.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Well, I am very lazy so my own personal prejudice is that if we could agree to do Part II tonight that is a nice stopping point.

I do not know about the rest of you, but I have a whole bunch of nasty constituents out there who keep phoning me, and I am not getting back to them. I could use a little time in my office.

If we could finish Part II and we could come back and agree that we would knock off the rest of the bill informally, without any motions or anything, by Thursday night or something like that, or sooner if possible, then I think that would be the way to go about it.

Mr. Hargrave: Could I just ask a question, Mr. Chairman?

The Chairman: Mr. Hargrave.

Mr. Benjamin: I think we could probably do it more quickly than that.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Yes, I would agree with you, but I think if there was an understanding around the committee . . .

[Translation]

d'autres articles ou d'une partie complète. Nous avons accepté cela régulièrement.

Ce soir, avec cette séance supplémentaire demain, ce qui est inhabituel pour tous les comités, très inhabituel . . . Cette heure et demie demain matin donnera les mêmes résultats que ceux auxquels on pourra arriver en siégeant une heure et demie de plus ce soir et le Comité n'est plus en retard relativement au temps passé à parler de la façon de faciliter l'étude du projet de loi.

Donc, pour l'amour du Bon Dieu, monsieur le président, pour le bien-être de tous et pour soulager certains membres du Comité, ajournons dès maintenant et nous pourrions reprendre nos travaux à 9h30 demain matin et réussir à accomplir autant sinon plus qu'on pourra le faire entre 22 heures et minuit ce soir.

Le président: Monsieur Flis.

M. Flis: Parlant de bonne foi, puis-je avoir l'assurance de l'opposition qu'en ajournant maintenant et en reprenant nos travaux demain matin, nous pourrions terminer l'étude du projet de loi demain?

M. Benjamin: En une heure et demie? Vous plaisantez! Même le ministre ne s'attendrait pas à cela. Une heure et demie pour terminer l'étude du projet de loi? Allons donc, soyons raisonnables!

M. Reid (Kenora—Rainy River): Même moi, je ne m'attends pas à cela.

M. Mazankowski: Monsieur le président, ce serait peut-être le temps d'avoir encore une fois recours au bon sens de M. Reid parce qu'il semble toujours être celui qui nous sort du pétrin dans ces moments-là.

M. Reid (Kenora—Rainy River): En vérité, étant très paresseux, je préférerais que nous nous entendions pour terminer la partie II ce soir. Ce serait un bon endroit pour terminer nos travaux.

Je ne sais pas si c'est la même chose de votre côté, mais j'ai beaucoup d'électeurs pas mal en colère qui essaient de me rejoindre et je n'ai pas le temps de les rappeler. J'aimerais bien pouvoir passer un peu de temps à mon bureau.

Si nous pouvions en finir avec la partie II et revenir ensuite et nous entendre pour expédier le reste du projet de loi de façon informelle, sans motion ou quoi que ce soit d'autre, pour jeudi soir ou à peu près, ou plus tôt si possible, je pense que ça irait bien.

M. Hargrave: Puis-je poser une question, monsieur le président?

Le président: Monsieur Hargrave.

M. Benjamin: Je crois que nous pourrions procéder plus rapidement que cela.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Oui, je suis d'accord avec vous, mais je crois que si nous nous entendions . . .

[Texte]

Mr. Benjamin: At the rate we are going I would look at being done by next Tuesday night or Wednesday afternoon at the latest.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): I would agree.

So, Mr. Chairman, why do we not just take the next batch of clauses and we will adjourn and we will come back on Monday.

The Chairman: Mr. Hargrave.

Mr. Hargrave: Mr. Chairman, with the greatest of respect, I suggest that we adjourn for the day immediately and come back at 9.00 and not 9.30 tomorrow morning.

Mr. Flis: That sounds like an excellent suggestion, Mr. Chairman.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): What would we get if we did that? We would get two hours.

The Chairman: Mr. Mayer, and then Mr. Loiselle.

Mr. Mayer: I think we would be prepared on this side to accept the suggestion of Mr. Reid. I think that is a very generous offer, and we on this side will do everything we can to meet that kind of a timeframe commitment. I hate by agreeing to sit tonight—to disagree with my colleague, the distinguished gentleman from Medicine Hat—that would certainly allow us a day tomorrow that would be unfettered by any obligations we may have with this committee and would allow some of us to travel, some of us to catch up on our office work, and some of us to get back to—and I know what you mean when you say angry constituents. I think we would certainly on this side endeavour to do our part to keep that kind of a bargain, Mr. Chairman.

• 2215

The Chairman: Mr. Flis.

Mr. Flis: Mr. Chairman, I think the opposition had a better idea—break now and meet at 9.00 in the morning.

An hon. Member: Oh, come on, be reasonable.

Mr. Flis: Mr. Chairman, could I suggest a one-minute huddle on either side, and see if we can come back with a compromise—a one-minute break so that we can confer with each other?

The Chairman: All right.

• 2220

The Chairman: I have always advocated that we should not have two sides in committee. If I am correct in my understanding of what I have been informed, an agreement has been reached that we will continue tonight until we complete Part II. There will be no meeting tomorrow, but the committee's consideration of Bill C-155 will be completed no later than Wednesday evening. Is that correct? Am I correct?

An hon. Member: Well, Wednesday.

The Chairman: Wednesday.

[Traduction]

M. Benjamin: Au rythme où nous allons, j'envisagerais que tout soit terminé mardi soir prochain ou mercredi après-midi au plus tard.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Je serais d'accord.

Donc, monsieur le président, pourquoi ne pas passer à travers le lot suivant d'articles, ajourner et nous réunir de nouveau lundi?

Le président: Monsieur Hargrave.

M. Hargrave: Monsieur le président, bien respectueusement, je suggère d'ajourner immédiatement et de reprendre nos travaux demain à 9 heures plutôt qu'à 9h30.

M. Flis: Cela me semble une bonne idée, monsieur le président.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Que gagnerions-nous en faisant cela? Deux heures.

Le président: M. Mayer, et ensuite M. Loiselle.

M. Mayer: Je crois que nous serions prêts à accepter la proposition de M. Reid. Nous pensons que c'est une offre très généreuse et nous ferons tout notre possible pour respecter cet échéancier. Je regrette, en étant d'accord pour poursuivre les travaux ce soir, d'aller à l'encontre de mon collègue de Medicine Hat. Continuer ce soir nous donnerait une journée demain qui ne serait pas accaparée par les obligations qu'entraîne le présent Comité et nous permettrait de voyager, de faire du rattrapage à notre bureau et de rappeler un certain nombre de nos électeurs qui ne sont pas trop contents. Je pense que nous aussi, de notre côté, serions prêts à nous engager à faire de notre mieux pour respecter une entente de ce genre, monsieur le président.

Le président: Monsieur Flis.

M. Flis: Monsieur le président, je crois que l'idée de l'Opposition était meilleure, c'est-à-dire, ajourner maintenant et nous réunir de nouveau demain matin à 09h00.

Une voix: Soyez raisonnable.

M. Flis: Monsieur le président, puis-je suggérer un caucus d'une minute de chaque côté pour voir s'il est possible d'arriver à un compromis—une pause d'une minute pour nous permettre de nous consulter?

Le président: Très bien.

Le président: J'ai toujours soutenu qu'il ne devrait pas y avoir deux côtés au sein des comités. Sauf erreur, je crois que vous vous êtes entendu pour continuer ce soir jusqu'à ce que l'étude de la partie II soit terminée. Il n'y aura pas de séance demain et l'étude du Comité, du projet de loi C-155, se terminera au plus tard mercredi soir. C'est bien cela?

Une voix: C'est-à-dire . . . mercredi.

Le président: Mercredi.

[Text]

An hon. Member: It may be Wednesday afternoon—some time on Wednesday.

The Chairman: Okay, no later than Wednesday. That is fine.

Mr. Flis: Will we meet Monday afternoon?

Mr. Mazankowski: Monday afternoon at 3.30.

The Chairman: Mr. Flis.

Mr. Flis: By finishing the bill in committee on Wednesday, I would like to ask through you to the clerk how much time her staff requires then to get it into the House. With the 48-hour notice, etc., when is the earliest we can get the bill to the House?

The Chairman: We can have a more precise time on Monday, but it will certainly take a full day, and probably two days.

Mr. Flis: Mr. Chairman, if I can speak to the decision made, because I know it was made in good faith by all three parties. Not a hard-nosed speech, no, but I have my marching orders. You have your marching orders, whether they are self-imposed or by your caucus or whoever. It would help me if we could get the bill into the House. First, my marching orders were that we had to get it there on September 12; then two days later; then this week.

• 2225

It would help me—and I am speaking very openly here—and if we could get the bill into the House at least by Thursday; again, taking into account how much time the clerk . . . This would give us all day Monday and Tuesday—and get it through you to the clerk if we could finish it on Tuesday, setting that as our goal.

I am not putting a motion to set any time line at the other end or anything, but if we could try to meet that goal, would we be able to get the bill into the House on Thursday of next week?

The Chairman: If we completed the bill on Tuesday, for instance, it would be nip and tuck to table it on Thursday. It probably could be done, but it would be very difficult, because when we table it it has to be accurate. That is possible. Friday would be more probable.

Mr. Flis: Okay, I toss this caution out. As I say, I have my marching orders; you people have yours.

The Chairman: Yes, if we complete Tuesday. If we complete Wednesday, it certainly will not be tabled before Friday, and probably Monday.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, it will not make a hell of a lot of difference anyway. Another 48 hours have to elapse for the filing of report stage amendments.

[Translation]

Une voix: Ce pourra être mercredi après-midi, ou en tous cas mercredi.

Le président: D'accord, pas plus tard que mercredi. C'est bon.

M. Flis: Allons-nous nous réunir lundi après-midi?

M. Mazankowski: Lundi après-midi à 15h30.

Le président: Monsieur Flis.

M. Flis: En terminant l'étude du projet de loi mercredi, j'aimerais que le greffier me dise de combien de temps son personnel a besoin pour que le projet de loi soit prêt à présenter à la Chambre. En comptant l'avis de 48 heures et le reste, quand peut-on escompter que le projet de loi arrivera à la Chambre, au plus tôt?

Le président: Nous pourrions le savoir de façon plus précise lundi, mais cela prendra sûrement une bonne journée, peut-être même deux.

M. Flis: Monsieur le président, si je peux me permettre de faire une remarque à propos de la décision qui a été prise parce que je sais qu'elle l'a été de bonne foi par les trois partis . . . Il ne s'agit pas d'une remarque négative, mais j'ai des consignes à respecter. Vous aussi, vous avez vos consignes à respecter, qu'elles proviennent de vous-même, de votre caucus ou de qui que ce soit. J'apprécierais beaucoup que le projet de loi parvienne à la Chambre le plus tôt possible. Au début, la consigne était qu'il fallait qu'il soit déposé à la Chambre le 12 septembre, ensuite, ça a été reporté à deux jours plus tard et ensuite, à cette semaine.

J'apprécierais énormément, et je parle de façon très ouverte, que nous puissions présenter le projet de loi à la chambre au moins jeudi, en tenant compte du temps requis par le greffier. Si nous nous fixions comme but de tout avoir terminé mardi, cela nous laisserait toute la journée de lundi et de mardi où nous pourrions remettre le tout au greffier.

Je ne propose pas de fixer un délai ou quoi que ce soit du genre, mais si nous essayions d'atteindre cet objectif, serait-il possible d'arriver à déposer le projet de loi à la chambre jeudi prochain?

Le président: Si nous terminions l'étude du projet de loi mardi, par exemple, il serait prêt à déposer jeudi. Nous pourrions probablement y arriver, mais ce serait très difficile étant donné que lorsqu'on dépose un projet de loi, il doit être précis. C'est quand même possible, bien que vendredi serait plus probable.

M. Flis: Bon, je ne veux pas tenir compte de cela. Comme je l'ai déjà dit, j'ai mes consignes et vous avez les vôtres.

Le président: Oui, si nous terminons l'étude mardi. Si nous ne finissons que mercredi, le projet de loi ne sera sûrement pas déposé avant vendredi et peut-être même lundi.

M. Benjamin: Monsieur le président, ça ne fera pas bien bien de différence de toute façon. Il faut encore un autre 48 heures pour l'enregistrement des amendements de l'étape du rapport.

[Texte]

The Chairman: That is why it does make a difference.

Mr. McKnight.

Mr. McKnight: I was just going to say, in the filing of report stage, I am sure amendments will be put forth; probably not that many from our side, but I am sure the government amendments, our amendments—the Speaker is going to want some time to make a decision on the propriety of those amendments; and it would be regardless of whether we reported on Thursday or Friday. I do not see how it could be in.

Mr. Benjamin: The Speaker will also want to group the amendments.

The Chairman: So when do we sit on Monday?

Mr. Benjamin: Afternoon and evening.

The Chairman: At 3.30 p.m. and 7.30 p.m. And Tuesday? At 9.30 a.m., 3.30 p.m., and 7.30 p.m. And Wednesday?

Mr. Benjamin: At 3.30 p.m.

An hon. Member: We can only sit Wednesday afternoon, because of caucus in the morning.

An hon. Member: The same as yesterday, if necessary.

The Chairman: Mr. Neil.

Mr. Neil: I would like an explanation on what they mean by this clause?

The Chairman: Mr. Kroeger.

Mr. Kroeger: Mr. Chairman, this averaged rate structure that I have been describing for the committee applies to what you might call normal movement: boxcars, hopper cars for grain, tank cars for oil. There are certain shippers in the system who want to use a specialized kind of movement because that is in their interest. This clause simply says that instead of spreading the extra costs that might arise as a result of the special needs of those particular groups—instead of spreading those all across the system and making all producers pay for them, that special group which is the beneficiary of the arrangement should also pay the extra cost. That is all that is involved.

Mr. Benjamin: If the producer wants to use flatcars with either his own or leased containers on them, I do not know of any extra costs involved there for the railroad.

Mr. Kroeger: If there are none, then he will not be changed. In fact, if it is cheaper, then the rate goes down.

Clause 50 agreed to.

• 2230

On Clause 51.

The Chairman: Mr. McKnight.

Mr. McKnight: Does Clause 50 not cover Clause 51?

An hon. Member: There is a limit. It sets the limit.

[Traduction]

Le président: C'est pourquoi cela fait une différence.

Monsieur McKnight.

M. McKnight: Je voulais juste dire, qu'à l'étape du rapport, je suis certain que des amendements seront apportés, probablement pas beaucoup de notre côté. Je suis cependant persuadé que l'Orateur voudra un peu de temps pour décider de la propriété des amendements du gouvernement et des nôtres et qu'elle le fera, que nous ayons présenté notre rapport jeudi ou vendredi. Je ne vois pas comment cela pourrait marcher.

M. Benjamin: L'Orateur voudra aussi regrouper les amendements.

Le président: Alors quand nous réunissons-nous lundi?

M. Benjamin: En après-midi et en soirée.

Le président: À 15h30 et à 19h30. Et mardi? À 9h30, 15h30 et 19h30. Et mercredi?

M. Benjamin: À 15h30.

Une voix: Mercredi, nous ne pourrions siéger qu'en après-midi en raison de la réunion du caucus le matin.

Une voix: Comme hier, si nécessaire.

Le président: Monsieur Neil.

M. Neil: Je voudrais une explication sur ce qu'ils veulent dire dans cet article.

Le président: Monsieur Kroeger.

M. Kroeger: Monsieur le président, le barème de taux moyens en question que j'ai décrit au comité s'applique à ce qu'on pourrait appeler les mouvements réguliers: ceux par wagons couverts, wagons à trémie pour le grain et wagons-citernes pour le pétrole. Certains expéditeurs veulent se servir de certains genres de mouvements spéciaux parce que cela est à leur avantage. Cet article ne dit tout simplement qu'au lieu de répartir les coûts supplémentaires que les besoins spéciaux de ces groupes particuliers pourraient entraîner, de les répartir dans tout le système et de faire payer la note par tous les producteurs, le groupe spécial bénéficiant de cet arrangement particulier devra aussi payer les coûts additionnels. C'est tout ce que cet article contient.

M. Benjamin: Si le producteur veut se servir de wagons à fond plat pour transporter ses propres conteneurs ou des conteneurs qu'il aurait loués, je ne crois pas que cela entraînerait des coûts additionnels pour la compagnie de chemin de fer.

M. Kroeger: S'il n'y en a aucun, il n'aura rien à payer. En fait, si cela revient moins cher, le taux sera moins élevé.

L'article 50 est adopté.

L'article 51.

Le président: M. McKnight.

M. McKnight: L'article 50 ne couvre-t-il pas l'article 51?

Une voix: Il y a une limite. Il établit une limite.

[Text]

Mr. Kroeger: Provided the commission has authorized it in Clause 51, the railway, under Clause 50, can include it in its tariff.

Mr. McKnight:

51. The Commission may, by order, prescribe the amount by which a rate applicable to a movement of grain by means of railway cars other than box cars, hopper cars or shipper supplied tank cars

is identical. Right? Okay.

Clause 51 agreed to.

The Chairman: I call Clause 52.(1).

On Clause 52.(1).

The Chairman: Mr. Mazankowski has an amendment.

Mr. Mazankowski: I have an amendment that would substitute for the words "any rate" at line 33, the word "anything". Basically, the reason for that is that it could include things such as ancillary charges, or anything in addition to a rate.

The Clause would read:

52. (1) The Commission may, on its own motion or on receiving information by complaint or otherwise, conduct an investigation to determine whether anything included in a tariff contravenes any provision of this Part.

The Chairman: Mr. Lefebvre.

Mr. D. Lefebvre: Mr. Chairman, I would not want to break the momentum. I think that is acceptable.

The Chairman: Order, please. I thought we wanted to get out of here.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, could I just ask one question? How soon after the commission is notified, or receives information, that someone, in their opinion, believes there is a contravention of a tariff, would it normally take before the commission would trigger its investigation?

The Chairman: Mr. Lefebvre.

Mr. D. Lefebvre: Mr. Chairman, the railways have to publish their tariffs 60 days before the beginning of the crop year. During that 60-day period anyone who thinks that at his point, as a shipper, the tariff contravenes what it should be because of the annual rate that has been fixed by the commission, he can bring it forward to the commission and the commission should make its decision before the beginning of the crop year so the shipper pays the proper tariff.

Mr. Mazankowski: Okay.

The Chairman: I call Clause 52.(2).

On Clause 52.(2).

The Chairman: Is that agreed?

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): There has to be a consequential amendment. It would have to be "anything" rather than "a rate".

The Chairman: Disallow the thing—thing one, and thing two!

[Translation]

M. Kroeger: Du moment que la commission l'a autorisé dans l'article 51, la compagnie de chemin de fer peut, en vertu de l'article 50, l'intégrer à son tarif.

M. McKnight:

51. La Commission peut prévoir, par ordonnance, de quel montant un taux applicable aux mouvements par wagons, à l'exception des wagons couverts, des wagons à trémie ou des wagons-citernes.

est identique. Exact? C'est bien.

L'article 51 est adopté.

Le président: Je mets l'article 52.(1) en délibération.

L'article 52.(1).

Le président: M. Mazankowski a un amendement.

M. Mazankowski: J'ai un amendement qui substituerait, à la ligne 37, le mot «quelque chose» aux mots «des taux». La raison fondamentale de cela est qu'il pourrait inclure des choses telles que des frais axiliaires, ou n'importe quoi en sus des taux.

L'article énoncerait:

52.(1) La Commission peut, de sa propre initiative ou sur réception de renseignements, notamment à la suite du dépôt d'une plainte, tenir une enquête afin de déterminer si quelque chose dans le tarif enfreint la présente partie.

Le président: Monsieur Lefebvre.

M. D. Lefebvre: Monsieur le président, je ne voudrais pas briser l'élan. Je crois que c'est acceptable.

Le président: À l'ordre, s'il vous plaît. Je croyais que nous voulions sortir d'ici.

M. Mazankowski: Monsieur le président, pourrais-je poser une question? Combien de temps après que la Commission a été avisée ou a reçu des renseignements à l'effet que quelqu'un, à leur avis, est contrevenu au tarif, faudrait-il normalement avant que la Commission ne déclenche son enquête?

Le président: Monsieur Lefebvre.

M. D. Lefebvre: Monsieur le président, les compagnies de chemin de fer doivent publier leurs taux 60 jours avant le début de la campagne agricole. Pendant ces 60 jours, quiconque croit, en tant qu'expéditeur, que le taux contrevient à ce qu'il devrait être à cause du taux annuel qui a été fixé par la Commission, peut porter plainte à la commission qui rendra sa décision avant le début de l'année agricole de façon que l'expéditeur paie le tarif juste.

M. Mazankowski: C'est bien.

Le président: Je mets l'article 52.(2)

L'article 52.(2).

Le président: Est-il adopté?

M. Reid (Kenora—Rainy River): Il y a eu un amendement en conséquence. Cela devrait être «quelque chose» plutôt que «les taux».

Le président: Annulez la chose—chose un et chose deux.

[*Texte*]

Mr. Mazankowski: No, that determines that anything—it would be:

... anything included in a tariff contravenes any provision of this Part, the Commission may, not later than sixty days after the filing of the tariff in question, disallow the rate and require that it be amended

You would substitute the word “anything” for “a rate” in lines 36 and 37, Mr. Chairman.

• 2235

Mr. D. Lefebvre: Mr. Chairman, it may be preferable to say “any provision” rather than to say “any such thing”.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I do have an amendment here. It is a little more substantive than that.

I would move that Bill C-155 be amended in Clause 52.(2) on page 25 by deleting the words “a rate” on lines 36 and 37 and substituting “anything”, and by deleting all the words following “disallow” in lines 40 to 42 and substituting the following therefor:

... that which has been found to be in contravention and require that the tariff be amended so that it is in accordance with this Part.

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: I now call Clause 52.(3).

Mr. Kroeger.

Mr. Kroeger: Presumably we should substitute the word “tariff” for “rate” in Clause 52.(3).

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I do have an amendment there, if this is appropriate.

The Chairman: Try it.

Mr. Mazankowski: I move that Bill C-155 be amended in Clause 52.(3) on page 25 by deleting the words “a rate” on line 44 and replacing them with the following therefor: “anything in a tariff”.

Would that be all right?

Mr. D. Lefebvre: Just “the tariff” probably would be better; but as you wish.

The Chairman: Drop “anything”; just “the tariff”.

Mr. Thompson: A tariff” is what is used in Clause 52.(1), for example.

The Chairman: Yes, “a tariff”; and drop “anything in”.

Mr. Mazankowski: Okay.

Mr. Mazankowski: I move that Bill C-155 be amended in Clause 52.(3) on page 25 by deleting the words “a rate” on line 44 and replacing then with the following: ‘a tariff’.

Some hon. Members: Agreed.

Clause 52 as amended agreed to.

[*Traduction*]

M. Mazankowski: Non, cela détermine que quelque chose—ce serait:

que quelque chose inclus dans un tarif enfreint la présente partie, la Commission peut, dans les soixante jours suivant la déposition du tarif en question, rejeter le taux et ordonner qu'il soit modifié.

On substituerait le mot «quelque chose» au mot «un taux» aux lignes 39 et 37.

M. D. Lefebvre: Monsieur le président, il serait préférable d'y mettre «toute disposition» plutôt que «quelque chose».

M. Mazankowski: Monsieur le président, j'ai un amendement à proposer qui porte vraiment sur le fond.

Je propose que le projet de loi C-155 soit modifié en son paragraphe 52.(2) par la substitution de «quelque chose» à «un taux» aux lignes 36 et 37, page 25, et par la substitution à tous les mots qui suivent «rejeter» lignes 44 à 46 de ce qui suit:

... qui est en contravention et ordonner que le tarif soit modifié en conformité avec cette partie.

Une voix: Approuvé.

Le président: je mete le paragraphe 52.(3) en délibération.

Monsieur Kroeger.

M. Kroeger: Nous remplacerions le mot «taux» par le mot «tarif» au paragraphe 52.(3).

M. Mazankowski: Monsieur le président, j'ai un amendement, si cela vous convient.

Le président: Allez-y.

M. Mazankowski: Je propose que le projet de loi C-155 soit modifié à l'article 52.(3) à la pgee 26 par la suppression des mots «le taux» et par la substitution des mots «quelque chose dans le tarif».

Serait-ce juste?

M. D. Lefebvre: «Le tarif» seulement mais comme vous voulez.

Le président: Laissez tomber «quelque chose», et ne gardez que «le tarif».

M. Thompson: «tarif» est ce qui est utilisé au paragraphe 52.(1), par exemple.

Le président: Oui, «un tarif», et laissez tomber «quelque chose».

M. Mazankowski: D'accord.

M. Mazankowski: Je propose que le projet de loi C-155 soit modifié à l'article 52(3) à la page 26 par la suppression des mots «le taux» à la lgine 1 et par la substitution des mots «un tarif».

Une voix: Approuvé.

L'article 52 modifié est adopté.

[Text]

Mr. Mayer: I just want to ask one question, if I could, Mr. Chairman.

The Chairman: It is carried, but I will allow you to ask the question.

Mr. Mayer: Mr. Chairman, in Clause 52.(2) where you say "disallow the rate", I assume if the tariff were disallowed, you would go back to the previous tariff?

Mr. D. Lefebvre: It shall be amended.

Mr. Mayer: Presumably it takes a period of time to amend it. In the meantime if it is disallowed you go back to the one that was there before the one that was put in place.

Mr. D. Lefebvre: The timing in Clause 52.(2) is such that a railway company should be able—a tariff takes a long time to prepare, because it is a whole book. But if there is one provision that contravenes the proposed act, the commission could order them to change that provision, and very quickly a new rate, for instance, for a particular point could be substituted, before the crop year starts for the rate that is disallowed.

Mr. Mayer: What happens if the commission receives information after this new rate has been put in place?

• 2240

Mr. D. Lefebvre: The way it is set, the railways have to publish and give to every shipper a tariff 60 days before the year starts. The shippers can look at the particular rates that apply to their own points, and for them it should take just a day. It is just their own points they have to check in the tariff, and then they have 60 days to correct it.

Mr. Mayer: Maybe I am getting tired, Mr. Chairman. The point I was trying to make is that it seems to me there is a period of time there. It says:

The Commission may, on its own motion or on receiving information by complaint or otherwise . . .

—investigate. What happens if it does not investigate or receive information that requires it or suggests that it investigate until after the tariff has been in effect, say, for 60 days?

An hon. Member: Clause 53.

Mr. Mayer: Okay. So in effect once it is there, it is like the 10 commandments that fell from heaven. You do not argue with it for a year.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Thompson.

Mr. Thompson: That is not workable. The commission cannot, unless there are explicit words in here . . . For example, some obscure provision in a tariff which may not be a rate may not come to light at all very soon after its publication. It may only come to light after the tariff has taken effect. If it is really the intention that that cannot be amended, then so be it; but I think that could lead to some very great hardships.

[Translation]

M. Mayer: je veux poser une seule question, monsieur le président.

Le président: La proposition est approuvée mais je vais vous accorder une question.

M. Mayer: Monsieur le président, au paragraphe 52(2), quand on dit «rejeter le taux» je prends pour acquis que si le tarif était rejeté vous reprendriez le tarif précédent?

M. D. Lefebvre: Cela sera modifié.

M. Mayer: Il faut du temps pour le modifier; entre-temps, si le taux est rejeté, vous retournez à celui qui était là auparavant.

M. D. Lefebvre: L'article 52(2) est conçu de façon que la société ferroviaire prendre beaucoup de temps à préparer un tarif parce qu'il s'agit de tout un livre. Mais si une disposition enfreint la loi proposée, la Commission pourrait lui ordonner de modifier la disposition et on pourrait très rapidement déterminer un nouveau taux pour un point particulier avant le début de la campagne agricole en remplacement du taux qui est rejeté.

M. Mayer: Que se passe-t-il si la Commission reçoit des renseignements après l'établissement du nouveau taux?

M. D. Lefebvre: De la façon dont les choses sont établies, les chemins de fer doivent publier un tarif 60 jours avant le début de l'année et en faire parvenir une copie à tous les expéditeurs. Les expéditeurs peuvent vérifier les taux qui s'appliquent à leurs propres points et il ne leur faut qu'un jour pour ce faire. Ils n'ont à vérifier que leurs propres points et ils ont alors 60 jours pour faire corriger leur tarif.

M. Mayer: Je suis peut-être un peu fatigué, monsieur le président, mais ce que je veux souligner c'est la question du temps. Le projet de loi dit:

«La Commission peut, de sa propre initiative ou sur réception de renseignements notamment à la suite du dépôt d'une plainte, tenir une enquête».

Que se passe-t-il si elle ne tient pas une enquête ou ne reçoit pas de renseignements qui suggèrent une enquête une fois que le tarif est en vigueur, disons pendant 60 jours?

Une voix: L'article 53.

M. Mayer: Si le tarif est en vigueur, c'est comme les Dix commandements qui sont venus du ciel. On n'argumente pas pendant un an.

Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Thompson.

M. Thompson: Ce n'est pas réalisable. La Commission ne peut pas en faire ainsi, à moins que la chose soit explicite. Par exemple, une disposition obscure du tarif qui peut ne pas être un taux, peut être constatée très peu après la publication du tarif, ou très peu après la mise en vigueur du tarif. Si l'intention est de ne pas permettre de modification, d'accord; mais cela pourrait causer beaucoup de tort.

[*Texte*]

Mr. Kroeger: Mr. Chairman, I think we have been given notice of an amendment which in fact will specify that Clause 53 is about rates only.

Mr. Mayer: So I did have a real . . .

Mr. Thompson: I think it is a real problem, because if you are just checking a tariff for the rate, one should be able to detect in this 60-day period something that is wrong with it, ordinarily. But in the tariff proposed to deal with this bill, there are 30 pages at the beginning of that tariff that have instructions and provisions and general regulations—30 pages. Some of the problems with it may not be discovered before the tariff goes into effect.

The Chairman: Let us deal with Clause 53 . . . and see what the amendment does and see if that allays the concerns.

On Clause 53

The Chairman: Mr. Reid.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): I move that Clause 53 of Bill C-155 be amended (a) by striking out line 4 on page 26 and substituting the following:

53. The rates set out in a tariff take effect on August 1st of

(b) by striking out lines 6 and 7 on page 26 and substituting the following:

accordance with this part and carry and continue in force until July

An hon. Member: Explain.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): If you look at the first part of the amendment, which is on Clause 53, it says:

53. The rates set out in a tariff take effect on August 1st of

—the year in which it is filed and published in accordance with this part.

• 2245

Here is the second amendment:

in accordance with this Part and continue in force until July.

It eliminates the phrases “whether amended or not”. . .

An hon. Member: And it drops “31 in the next year”.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): No, it keeps “until July 31 of the next year”. That last part is continued.

I do not know whether that meets Mr. Benjamin’s concern or not.

The Chairman: Mr. Mayer.

Mr. Mayer: Thank you, Mr. Chairman.

I would be interested in knowing what Mr. Thompson thinks of this amendment in light of the concerns I expressed about the previous clause.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Do you have a copy?

Mr. Thompson: Yes.

[*Traduction*]

M. Kroeger: Monsieur le président, nous avons eu avis d’un amendement qui doit préciser que l’article 53 ne porte que sur les tarifs.

M. Mayer: J’ai donc . . .

M. Thompson: Je crois que c’est un grand problème. Si vous vérifiez un tarif pour obtenir le taux, vous pouvez constater un défaut dans les 60 jours. Mais dans le tarif proposé pour ce projet de loi, il y a 30 pages au début qui constituent des instructions et des dispositions et des directives générales. Certains des problèmes peuvent être constatés avant la mise en vigueur du tarif.

Le président: Traitons maintenant de l’article 53 pour voir si l’amendement corrige le problème et s’il dissipe les préoccupations.

L’article 53.

Le président: Monsieur Reid.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Je propose que l’article 53 soit modifié a) par la suppression de la ligne 4 et par la substitution de ce qui suit:

53. Les taux établis dans les tarifs prennent effet le premier août

b) par la suppression des lignes 6 et 7 et par la substitution de ce qui suit:

publiés conformément à la présente partie et restent valides, qu’ils soient modifiés ou non.

Une voix: Veuillez expliquer.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Si vous regardez la première partie de l’amendement de l’article 53, elle dit:

53. Les taux établis dans les tarifs prennent effet le premier août

. . . de l’année où ils sont déposés et publiés en conformité avec la présente partie.

Voici le deuxième amendement:

conformément à la présente partie et restent valides,

Cela élimine la phrase «qu’ils soient modifiés ou non» . . .

Une voix: Et ils baissent.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Non, ils restent jusqu’au 31 juillet de l’année suivante.

Je ne sais pas si cela satisfait M. Benjamin.

Le président: Monsieur Mayer.

M. Mayer: Merci, monsieur le président.

Je voudrais savoir ce que M. Thompson pense de cet amendement à la lumière des soucis que j’ai exprimés au sujet de l’article précédent.

M. Reid (Kenora—Rainy River): En avez-vous une copie?

M. Thompson: Oui.

[Text]

What has been done here is to break the tariff down into rates. The tariff is defined in the bill as the rates or conditions of carriage, I believe.

Mr. D. Lefebvre: Yes, but I said we would change conditions of carriage for rules and regulations, which are the 30 pages that set the tariff. A "tariff" means a tariff of rates and the rules and regulations of carriage.

Mr. Thompson: Yes.

This amendment limits Clause 53 from a tariff, which is a combination of the rates plus all the conditions, down to just the rates. It would therefore leave open, in my opinion, the possibility of amending one of the conditions or terms or whatever of carriage, or whatever you wish to call them. If one of them came to light in the middle of a crop year, action could still be taken. The effect of this amendment is to declare that once a rate in a tariff goes into effect at the beginning of the crop year it is not subject to amendment. In the interest of lending certainty to this whole program, that is the price you pay, if you like.

Mr. Mayer: You have to live with your mistakes for that period of time.

Mr. Thompson: You are supposed to catch your mistakes before. You have a period of 60 days in which to examine this to discover whether the mistakes are there and, if they are, to take whatever action . . . That is really the duty that is on the producer.

Mr. McKnight: Do you mean this committee has to continue to sit in perpetuity?

An hon. Member: No.

Mr. McKnight: I see.

Does the amendment to Clause 53 include this year?

Mr. D. Lefebvre: We will have to have some transitional clauses that will say what happens for the period. Let us say that we have a period of seven months or eight months in this crop year; the transitional provisions will establish what applies for that period.

Mr. McKnight: And they will come later? Would they would be done by regulation rather than by the bill?

Mr. D. Lefebvre: No, it would be in the bill. When we get to the transitional clauses, rather than having in the bill itself additional clauses in many places that deal with that initial period of six months, and those clauses would stay in the bill forever and add even greater complexity, we thought we would group all the clauses related to the first part of the year all in the same place, and after this is over with the bill stands and we talk about crop years.

Mr. McKnight: This, Mr. Chairman, could be simplified much more, if the bill passes, if it took effect on August 1, 1984. It would be much simpler . . .

Mr. D. Lefebvre: Well, it depends . . .

[Translation]

Ce qui a été fait est de diviser le tarif en taux. Le tarif est défini dans le projet de loi comme étant le tarif des taux et conditions de transport, je crois.

M. D. Lefebvre: Oui, mais j'ai dit que nous changerions les conditions de transport dans les règles et les règlements qui constituent les 30 pages du tarif. Un «tarif» signifie le tarif des taux et des règles et règlements du transport.

M. Thompson: Oui.

Le présent amendement limite l'article 53 à un tarif qui est une combinaison de taux plus de toutes les conditions à un tarif tout simplement. On a donc encore, à mon avis, la possibilité de modifier certaines conditions de transport. Si on constate un défaut au cours de la campagne agricole, on peut encore prendre les mesures voulues. L'amendement a pour effet de déclarer qu'une fois qu'un taux prévu dans le tarif entre en vigueur au début de la campagne agricole, il ne peut pas être modifié. Pour vous assurer de la certitude à ce programme, c'est donc là le prix que vous devez payer.

M. Mayer: Vous devez subir l'effet de vos erreurs pendant cette période.

M. Thompson: Vous êtes censé constater vos erreurs bien avant ce temps. Vous avez 60 jours pour examiner le tarif et constater s'il y a erreur. Dans l'affirmative, vous prenez les mesures nécessaires. C'est ce qui incombe aux producteurs.

M. McKnight: Vous voulez dire que notre Comité doit siéger à perpétuité?

Une voix: Non.

M. McKnight: Très bien.

L'amendement apporté à l'article 53 s'applique-t-il à l'année courante?

M. D. Lefebvre: Nous devons avoir des dispositions transitoires pour régler la question d'une période, disons, de sept ou de huit mois durant la présente campagne agricole. Ces dispositions transitoires établiront les taux qui s'appliquent durant la période en cause.

M. McKnight: Ces dispositions viendront plus tard? Cela se fera par voie de règlement plutôt que par le truchement d'un projet de loi?

M. D. Lefebvre: Non. Cette disposition serait renfermée dans le projet de loi. Quand nous en viendrons aux articles transitoires, au lieu de disposer dans le projet de loi même des articles supplémentaires qui traitent de la période initiale de six mois, articles qui demeureraient dans la loi pour toujours et qui ajouteraient de la complexité à la loi, nous avons cru bon de grouper tous les articles qui touchent la première partie de l'année dans un seul endroit. Le projet de loi parle ensuite de la campagne agricole.

M. McKnight: On pourrait simplifier cela encore plus, monsieur le président, si le projet de loi, une fois approuvé, prenait effet le 1^{er} août 1984. Cela serait bien simple.

M. D. Lefebvre: Tout dépend . . .

[Texte]

Mr. McKnight: —Than any formula of transition or anything like that.

Mr. Kroeger: Changing the freight rate is not much different from one month to the next.

An hon. Member: It is to the farmer.

Mr. McKnight: He has to start paying it. That is the difference.

Amendment agreed to.

The Chairman: Does the Clause as amended . . . ?

Yes, Mr. Benjamin.

• 2250

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I move that Bill C-155 be amended at Clause 53 by adding brackets “(1)” immediately before line 4 at page 26 and by adding the following paragraph immediately after line 8 at page 26:

(2) The railway companies shall move a quantity of grain equal to that in primary elevators as of the date of any freight rate increase after the date of such increase at the rate in effect prior to the increase.

My note there says, “self-explanatory”, but in case it is not, committee members will recall and the officials will recall that the Canadian Wheat Board advised us that problems will arise when grain which is delivered and sold by approved producers and delivered to an elevator prior to an increase in freight rates and is then shipped after an increase in the freight rates—the producer will have paid the lower freight rate by way of a deduction from the payment of grain that is made at the time of delivery. But the board then, presumably, would be obliged to pay the higher freight rate when it moved under the new increased rates, which then means that the higher rate would have to come out of the total Pool accounts, or it could mean that a grain company would be stuck for a higher rate.

So this means that even though the rate increase to effect August 1, the grain that was still in store in that elevator July 31 may not get all moved until August 15 if it moved at the old rate. That is easily ascertainable by the Wheat Board and the elevator companies and their computers and it would avoid this business of somebody being stuck for the difference between the old rate and the new rate on grain that was delivered under the old rate.

The Chairman: Mr. Benjamin, I think your explanation was very loose. However . . .

Mr. Benjamin: Loose or lucid?

The Chairman: I thought you were in a hurry to get home, Mr. Benjamin.

I wonder, since Mr. Lefebvre said just a few minutes ago that there would be some transitional clauses applied to this bill—is that what you said?

[Traduction]

M. McKnight: . . . plus simple qu’une formule de transition.

M. Kroeger: Il n’est pas difficile de modifier le taux un mois plus qu’un autre.

Une voix: C’est le problème des agriculteurs.

M. McKnight: Il doit commencer à payer, voilà la différence.

L’amendement est adopté.

Le président: L’article, tel que modifié, est-il . . . ?

Oui, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, je propose que le projet de loi C-155 soit modifié à l’article 53, en ajoutant (1) immédiatement avant la ligne 4 de la page 36 et en ajoutant le paragraphe suivant immédiatement après la ligne 8 de la page 26:

(2) Les compagnies de chemins de fer transporteront une quantité de grain égale à celle qui est renfermée dans les élévateurs primaires à la date de toute augmentation du taux du transport après la date de cette augmentation au taux en vigueur avant l’augmentation.

Mes notes disent «qui s’explique de soi-même», mais, si ce n’est pas le cas, les membres du comité et les fonctionnaires se rappelleront que la Commission canadienne du blé nous a avertis des problèmes qui surgissent quand le grain qui est livré et vendu par des producteurs approuvés et livré à un élévateur avant la mise en vigueur d’une augmentation du taux de transport et livré ensuite après l’augmentation des taux. Le producteur doit payer le taux inférieur, par voie de déduction du versement effectué pour le grain lors de la livraison. Mais la Commission doit alors, de toute vraisemblance, payer le taux plus élevé quand le grain est transporté en vertu des taux nouvellement augmentés; ceci signifie que le taux plus élevé doit provenir du compte total des pools ou que la compagnie de grain doit acquitter le taux plus élevé.

Même si l’augmentation du taux entre en vigueur le 1^{er} août, le grain encore en entreposage le 31 juillet peut ne pas être transporté avant le 15 août s’il est soumis à l’ancien taux. On peut établir cela auprès de la Commission du blé et des compagnies d’élévateurs avec leurs ordinateurs. On éviterait alors de tenir quelqu’un responsable de l’écart entre l’ancien taux et le nouveau taux pour le grain livré selon l’ancien taux.

Le président: Monsieur Benjamin, je crois que votre explication est un vague. Cependant . . .

M. Benjamin: Vague ou précise?

Le président: Je croyais que vous vouliez rentrer chez vous, monsieur Benjamin.

M. Lefebvre a déclaré, il y a un instant, que certaines dispositions transitoires s’appliqueraient au projet de loi. C’est bien ce que vous avez dit?

[Text]

Mr. D. Lefebvre: This is not something that applies only for the initial start of the bill; this amendment states that every year when a new rate comes into effect, it starts to apply only to the grain that arrives in primary elevators after the new rate is in effect. It is not a transitional clause.

The Chairman: In each crop year. I see.

Mr. McKnight.

Mr. McKnight: Mr. Benjamin is correct, and Mr. Bockstael in a brief exchange privately had suggested that we do this now, but we do not because of the statutory rate. The place where it happens east of Thunder Bay where the change does take place, if I am correct, there is such a term as "milling in transit" to protect the flour industry from grain that has been on hand, milled to flour and shipped off to a rate change east of Thudner Bay. That is my understanding of the term "milling in transit".

It is there specifically for the rationale that Mr. Benjamin has put out. There is another problem: When it deals with malt barley, the dormancy in the barley before it can be turned into malt, it is taken off in September, November is the time that the barley in its dormancy stage can be changed into malt. There are some chemical processes, but basically they are not used in Canada.

Therefore, the time lapse there from one crop year's purchase, if you purchase it at the end of a crop year into the next, causes the purchaser to pay a freight rate which he really does not have any knowledge of prior to the purchase of that grain.

• 2255

First of all, could I have an explanation of "milling in transit" and what we have just discussed on the dormancy of malt?

The Chairman: Mr. Hackston.

Mr. Hackston: I can try to explain. I think, Mr. McKnight, you have it backwards.

Mr. McKnight: That is possible . . .

Mr. Hackston: The higher rate applies, not the lower rate, on the outbound and in fact on the whole movement. It is the higher rate that applies, not the lower rate.

Mr. McKnight: Now, or in the bill?

Mr. Hackston: Now.

Mr. McKnight: After it has been purchased and there is a rate increase.

Mr. Hackston: That is right. The higher rate applies when it comes out of transit. In fact it applies from where the grain or barley originated through the destination of the flour or malt.

Mr. McKnight: So who pays that higher rate presently?

Mr. Hackston: I would think it is either the maltster or the miller.

[Translation]

M. D. Lefebvre: Cela ne s'applique pas seulement au stade initial de la mise en vigueur du projet de loi; cet amendement stipule que chaque année, quand un nouveau taux entre en vigueur, il commence à s'appliquer seulement au grain qui entre dans les éleveurs après la mise en vigueur du nouveau taux. Ce n'est pas un article transitoire.

Le président: Durant chaque campagne agricole? Je vois.

Monsieur McKnight.

M. McKnight: M. Benjamin a raison; dans un entretien privé, M. Bockstael avait proposé que nous en fassions ainsi, mais nous ne pouvons pas en raison du taux statutaire. Cela se passe à l'est de Thunder Bay quand le changement entre en vigueur. Il existe un terme «meunerie en transit» au sujet de la protection de l'industrie de la meunerie pour le grain qui est en mains, transformé en farine et livré à un point à l'est de Thunder Bay. C'est ainsi que je comprends l'expression «meunerie en transit».

Et elle existe précisément pour la raison que M. Benjamin soulève. C'est là un autre problème: quand on parle d'orge de malt avant qu'elle ne soit transformée en malt, si elle est prélevée en septembre. Novembre est le mois durant lequel l'orge qui est à l'état de repos peut être transformée en malt. Il existe certains procédés chimiques mais ils ne sont pas employés au Canada.

L'écart de temps à partir de l'achat du blé d'une campagne agricole à la fin de cette campagne, fait de sorte que l'acheteur acquitte un taux de transport qu'il ne connaît pas avant l'achat de ce grain.

Tout d'abord, pourrais-je obtenir une explication de l'expression «meunerie en transit» et de ce dont nous avons parlé au sujet de l'état de repos du malt?

Le président: Monsieur Hackston.

M. Hackston: Je vais tenter d'expliquer. Je crois, monsieur McKnight, que vous avez renversé les choses.

M. McKnight: C'est bien possible . . .

M. Hackston: Le taux plus élevé s'applique, non le taux moins élevé, sur les expéditions vers l'extérieur et, de fait, sur tout le mouvement. C'est le taux plus élevé, non pas le taux moins élevé.

M. McKnight: Maintenant ou dans le projet de loi?

M. Hackston: Maintenant.

M. McKnight: Après que le grain est acheté et qu'il y a une augmentation du taux.

M. Hackston: C'est juste. Le taux plus élevé s'applique quand le grain sort du transit. De fait, il s'applique où le grain ou l'orge est cultivé jusqu'à sa destination en tant que farine ou malt.

M. McKnight: Qui paie le taux plus élevé à l'heure actuelle?

M. Hackston: Je croirais que c'est soit le malteur ou le meunier.

[Texte]

Mr. McKnight: The maltster does not have milling in transit.

Mr. Hackston: Milling in transit is a specific application of what is generally called "stop-off in transit". "Stop-off in transit" is generic; that applies to stopping off for milling, screening, cleaning, what have you. You have it in the plywood industry, you have it in the lumber industry for further processing. I guess I assumed you were using it in that context. The maltsters have a similar stop-off, if you will, if we can restrict it to stop-off.

Mr. McKnight: Okay.

Mr. Hackston: There is a stop off provision in the tariff that, as I understand it, basically applies to malt—or what ultimately becomes malt. I believe—I stand to be corrected—the limit on the time is six months on that, as compared to the others that have a longer time, which may be because of the situation you mentioned. I do not know enough about the internal workings of the industry to comment.

Mr. McKnight: Mr. Hackston, what you are saying now is that there is no protection, for or there is protection to the purchaser of the goods and the rate increases? After it has been purchased and stopped off for processing there is no protection to the purchaser, or is there protection to the purchaser?

Mr. Hackston: No, the higher rate would apply.

Mr. McKnight: So there is no protection to the purchaser at present.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: I will try to put it more simply. I think the official is correct, but in the case of flour for milling and barley for malting, while it is extremely important for those involved in it, it is a relatively very small proportion of the total movement of the grain subject to this bill.

All I am saying here is that whatever rate is in place when the grain starts out from the country elevator, or when it is put in the country elevator shall remain in place until that grain arrives at its final destination for export. This would also mean then that when it arrives at its final destination in the western division for milling or for malting, it would apply there as well.

Of course it is only cyclical. The next crop year grain that was in store at the beginning of the previous crop year, subject to the new rate, just recycles each year thereafter. But you will not have a situation where tens of millions of bushels that are taken into country elevators, say, in the last two or three weeks of July and then do not move out until perhaps mid August are taken in with the old freight rate deducted and go out paying the new higher freight rate.

The Chairman: What if it is lower?

Mr. Benjamin: Then obviously the pool account would have a surplus. They would have to decide whether it comes off its

[Traduction]

M. McKnight: Le malteur n'a pas de meunerie en transit.

M. Hackston: La meunerie en transit est une application spécifique de ce qu'on appelle «arrêt en transit». L'arrêt en transit est un terme générique qui s'applique à l'arrêt effectué en vue de meunerie, de triage ou de nettoyage. Vous avez ce terme dans l'industrie du contreplaqué, vous l'avez dans l'industrie du bois fini. Je prends pour acquis que vous en parliez dans ce contexte. Les malteurs ont un arrêt semblable.

M. McKnight: Très bien.

M. Hackston: Il existe une disposition sur l'arrêt dans le tarif, qui s'applique surtout au malt ou à ce qui devient du malt. La limite de temps, si je ne me trompe pas, est de six mois par rapport aux autres denrées qui ont une période de temps plus longue. Je ne connais pas suffisamment les rouages de l'industrie pour bien préciser.

M. McKnight: Monsieur Hackston, vous dites maintenant qu'il n'existe aucune protection pour l'acheteur de biens contre la hausse du taux une fois que la denrée a été achetée et qu'elle est au stade de l'arrêt pour fin de traitement, ou existe-t-il une protection pour l'acheteur?

M. Hackston: Non, le taux plus élevé s'applique.

M. McKnight: Il n'existe donc pas de protection pour l'acheteur à l'heure actuelle?

M. Benjamin: Monsieur le président.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Je vais tenter de simplifier les choses. Le fonctionnaire a raison, mais dans le cas de la farine de meunerie ou d'orge de maltage, bien que ces denrées soient extrêmement importantes pour ceux qui s'en occupent, elles ne représentent qu'une petite proportion du mouvement global du grain qui tombe sous le coup du projet de loi.

Je dis simplement que le taux qui est en vigueur lorsque le grain part de l'élevateur rural ou lorsqu'il est déposé dans cet élevateur rural, doit demeurer en vigueur jusqu'à ce que ce grain arrive à sa destination aux fins d'exportation. Ceci signifie aussi lorsqu'il parvient à sa destination finale de la division de l'Ouest pour être transformé en farine ou en malt. Le principe s'applique là aussi.

Il s'agit ici d'un cycle. Le grain de la campagne agricole suivante, qui était en entreposage au début de la campagne agricole précédente, est soumis au nouveau taux; le système fonctionne chaque année par la suite. Mais vous n'aurez pas une situation où il faudra payer le nouveau taux de transport pour des dizaines de millions de boisseaux déposés dans des éleveurs ruraux durant, disons, les deux ou trois dernières semaines de juillet et qui y resteront jusqu'à la mi-août, peut-être, selon l'ancien taux.

Le président: Qu'arrive-t-il si le taux est moins élevé?

M. Benjamin: Le compte du pool aura alors, évidemment, un excédent. Il devra décider s'il remboursera le producteur ou

[Text]

computer and reimburses the individual producer, or just includes the surplus in any final payment. It would be averaged out to everybody.

[Translation]

s'il inclura ce surplus dans un versement final. On établirait la moyenne pour tout le monde.

• 2300

The Chairman: All right. The question, the amendment. It is moved by Mr. Benjamin that Bill C-155 be amended in Clause 53 by adding (1) immediately before line 4 at page 26, and by adding the following paragraph immediately after line 8 at page 26:

(2) The railway company shall move a quantity of grain equal to that in primary elevators as of the date of any freight rate increase after the date of such increase at the rate in effect prior to the increase.

Amendment negatived: yeas, 4; nays, 5.

Clause 53 as amended agreed to.

The Chairman: On a point of order, Mr. Flis.

Mr. Flis: On a point of order, yes, Mr. Chairman. I would like to wish everyone in this room a very relaxing weekend.

The Chairman: The committee is adjourned until Monday at 3.30 p.m.

Le président: Très bien. Aux voix pour l'amendement. Il est proposé par M. Benjamin que le projet de loi C-155 soit modifié à l'article 53 par l'addition (1) immédiatement avant la ligne 4 de la page 26 et par l'addition du paragraphe suivant immédiatement après la ligne 8 de la page 26:

(2) La compagnie de chemin de fer transportera une quantité de grain égale à celle qui est renfermée dans les élévateurs primaires à la date de toute augmentation du taux du transport après la date de cette augmentation au taux en vigueur avant l'augmentation.

L'amendement est rejeté par 5 voix contre 4.

L'article 53 tel que modifié est approuvé.

Le président: M. Flis invoque le Règlement.

M. Flis: J'invoque le Règlement, oui, monsieur le président. Je tiens à souhaiter à tous ceux ici présents une fin de semaine reposante.

Le président: Le Comité est ajourné jusqu'à lundi, 15 heures.

